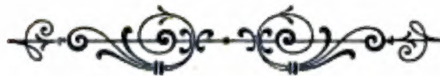
Hansa

„Hansa"

Deutsche Nautische Zeitschrift.



Jahrgang 1904.

Druck und Verlag

von

Eckardt & Messtorff,

Buch-, Land- u. Seekarten-Handlung.

Hamburg, Steinhöft 1.

Inhalts-Verzeichnis

(„Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift).

(1904.)

S.

T.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 1. Hamburg, den 2. Januar. 41. Jahrgang.

1903.

Hat sich die allgemeine Geschäftslage auch seit Jahresfrist etwas gebessert, die Hoffnungen am Anfang des Jahres sind nur in sehr beschränktem Maße in Erfüllung gegangen. Frachtverhältnisse ungünstig, Ladungen knapp, Raumangebot übergroß. Das war die Signatur im Jahre 1903, und nur der Umstand, daß das überseeische Passagegeschäft zur Zufriedenheit ausgefallen ist, vermag das ungünstige Urteil etwas abzuschwächen.

Verschiedene Ursachen haben mitgewirkt, diesen für die Seeschiffahrt bedauerlichen Zustand zu erhalten: Mißernten, Nachwehen der kriegerischen Ereignisse aus den Vorjahren, verkehrsfeindliche Gesetze des In- und Auslandes, politische Wirren in den mittelamerikanischen Republiken, die drohende Lage in Ostasien und gegen Ende des Jahres die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten. Für Segelschiffe auch die verderbliche Subventionspolitik in Frankreich und Italien, die eine Beschäftigung zu lohnenden Frachten immer schwieriger gestaltet. Hoffentlich erfüllt der im Dezember in Paris abgehaltene internationale Kongreß deutscher, englischer und französischer Segelschiffsreeder einen Teil der in ihn gesetzten Erwartungen. Das wäre vom volkswirtschaftlichen wie auch vom rein seemännischen Standpunkt aus auf das Freudigste zu begrüßen. Die Segelschiffe sind und bleiben die beste Schule des Seemanns.

Nur die vorzügliche Organisation unserer großen Dampfschiffsreedereien, ihre Vereinbarungen mit einander und mit ausländischen Reedereien, haben bewirkt, daß sich der letztjährige ungünstige Frachtenmarkt in unserer Handelsmarine weniger fühlbar als in solchen Ländern machte, in denen Rivalität und Abgunst der Reedereien untereinander vorherrschen. Auch hat sich wieder gezeigt, um wie viel widerstandsfähiger reguläre Linien einem tiefen Frachtenstand gegenüberstehen, als Tramps, die sich auf Kosten ihrer eigenen Tasche bis zur Kampfunfähigkeit befehden. Die beweglichen Klagen englischer Reeder legen von der Minderwertigkeit der Tramps in schlechten Zeiten beredtes Zeugnis ab. Aus einer Ende des Jahres in der englischen Presse veröffentlichten Gegenüberstellung des Gewinn- und Verlustkontos von 245 englischen Trampdampfern mit 731 019 t ging, ohne, daß die Entwertung der Schiffe durch Abnutzung in Berechnung gezogen war, ein Gesamtverlust von fast fünf Millionen Mark hervor.

Allerdings sind im letzten Jahre auch bei uns bei Weitem mehr Frachtdampfer für wilde Fahrt gebaut, als je in einem früheren Jahre. Aber diese Schiffahrtspolitik ist wohl hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt eingeschlagen, daß den hinter uns liegenden mageren Jahren nun bald fette folgen müssen; eine Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs, in der jene Fahrzeuge, weil sie billiger als Liniendampfer zu unterhalten sind, gute Geschäfte machen, um beim drohenden Eintritt schlechter Zeiten wieder preiswert an das Ausland verkauft werden zu können.

Das im vorigen Jahre zwischen dem Morgantrust und unseren beiden großen Reedereien ge-

schlossene Schutz- und Trutzbündnis hat für die deutschen Kontrahenten die in seine Wirksamkeit gesetzten Erwartungen im Großen und Ganzen erfüllt. Der auch für deutsche Reedereien ungünstige Einfluß des jahrelangen ruinösen Ratenkampfs englischer Gesellschaften im Nordatlantik, war durch die Vereinigung aller Rivalen in der International Mercantile Marine Co. beseitigt worden. Ob als Folge der Wirkungen jener Fusion oder aus anderen Gründen, es mag dahin gestellt bleiben, ist im Jahre 1903 die Tendenz aufrecht erhalten worden: durch Verbandsbildung oder durch Verträge die Interessen mehrerer Betriebe aneinander zu ketten, um ihren Einfluß zu erhöhen und die für alle Beteiligten schädlich wirkenden Frachtunterbietungen zu vermeiden.

Ein Prinzip, dessen Vorzüge in Deutschland zuerst erkannt wurde und das seine Feuerprobe im vorigen Jahre bestand, als die kapitalkräftige Morgangruppe, ehe sie sich zur mächtigen International Mercantile Marine Co. verdichtete, Fühlung und Einverständnis mit der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd suchte, suchen mußte, sollte ihre Absicht nicht von vornherein in Frage gestellt werden.

Trotz aller Anerkennung der einleuchtenden Vorzüge solcher Verbandsbildungen für die Allgemeinheit, insbesondere gegenüber ausländischen Wettbewerbern, darf nicht vergessen werden, daß derartige Riesen-Interessengemeinschaften kleineren Einzelbetrieben eine gewinnbringende Ausübung ihres Gewerbes vorzugsweise in schlechten Zeiten erschweren. Zwar nur innerhalb der Routen, auf denen die durch Verträge geschützten Schiffe fahren. Aber das Netz dieser Linien dehnt sich immer mehr aus, und der nichtregulären Schiffen bleibende Raum wird ständig beschränkter. Allerdings ist hierbei wohl zu berücksichtigen, daß der Zusammenschluß großer Reedereien, mag er später auch die kleinen Betriebe nachteilig beeinflussen, doch nicht gegen sie gerichtet ist, sondern aus Selbsterhaltungstrieb zu Stande kommt.

Wie im vorigen bringen wir auch in diesem Jahre eine vergleichende Übersicht der Betriebsüberschüsse deutscher Reedereien, soweit sie Geschäftsberichte veröffentlichen. Die letztjährige Gegenüberstellung zeigte im Jahre 1902 gegen das Vorjahr einen Minderüberschuß von beinahe 14 Millionen Mark. Wir sagten damals: »Eine gewaltige Summe! Und dabei liegt die Befürchtung nahe, daß im Allgemeinen die Geschäftsergebnisse des laufenden Jahres noch hinter den vorjährigen zurückbleiben werden«. War diese Mutmaßung irrig? Leider nicht, denn wie die Tabelle zeigt, sind die Betriebsüberschüsse der dort aufgezählten Reedereien im vorigen Jahre noch um beinahe 2 Millionen Mark hinter dem Ertrag von 1901 zurückgeblieben; also etwa 16 Millionen Mark weniger als im Jahre 1900.

	Aktienkapital	Betriebsergebnisse	
	Mk.	1901 Mk.	1902 Mk.
Hamburg-Amerika Linie	100 000 000	19 354 521	19 098 000
Norddeutscher Lloyd	100 000 000	19 174 653	19 410 000
Deutsche D.-G. »Hansa«, Bremen	15 000 000	1 413 778 *)	1 866 937 *)
Deutsch-Australische D.-G. Hamburg	12 000 000	1 199 408	2 314 537
Hamburg-Südamerikanische D.-G.	11 250 000	1 191 343	557 032
Deutsche D.-G. »Kosmos«, Hamburg	11 000 000	3 081 713	2 310 912
Deutsche Ostafrika-Linie	10 000 000	1 343 309	1 963 120
Dampfschiffahrts-Ges. »Argo«, Bremen	7 000 000	703 697	125 899 **)
Deutsche Levante-Linie, Hamburg	6 000 000	452 106 *)	441 031 *)
D.-Ges. »Neptun«, Bremen	3 500 000	703 257	713 220
Flensburger D.-Compagnie	3 000 000	492 558	267 500
A.-G. »Alster«, Hamburg	2 500 000	429 962	269 161
Reederei A.-G. von 1896, Hamburg	2 000 000	249 315	111 989
Hanseatische D.-Ges., Hamburg	2 000 000	396 479	240 286
Flensburger D.-Ges. von 1869	2 000 000	483 114	386 409
D.-Ges. »Triton«, Bremen	1 800 000	221 039	129 930
Oldenburg-Portugies. Dampfsch.-Reederei	1 400 000	198 973 *)	295 154 *)

*) Nach Abzug der Abschreibungen. — **) Verlust.

Bei dieser Gegenüberstellung ist wohl zu berücksichtigen, daß sich die erwähnten Betriebsüberschüsse nicht auf das hinter uns liegende Jahr, sondern auf 1902 beziehen, also auf eine Periode, in der noch keins jener neueren Gesetze und Verordnungen in Kraft getreten war, durch die den Reedereien unerträgliche Belastungen zugemutet worden sind. (Wir werden uns später mit den gesetzgeberischen Maßnahmen des letzten Jahres beschäftigen.)

Liegen somit die Verhältnisse im deutschen Reedereibetriebe nicht besonders günstig, so ist die Tatsache umso erfreulicher, daß unsere Schiffbauwerften in ihrer Tätigkeit durch die auf allen anderen Erwerbszweigen lastende wirtschaftliche Depression nur sehr wenig beeinflußt worden sind. Von mehreren Werften ist bekannt, daß sie schon heute für das Jahr 1904 mit Bauaufträgen versehen sind, während alle Werftbetriebe im letzten Jahre reichlich mit Arbeit beschäftigt waren. Eine erfreuliche Erscheinung, die hauptsächlich auf die schon einmal erwähnte Schiffahrtspolitik zurückzuführen ist, wonach im verflossenen Jahre vorzugsweise mittelgroße Frachtdampfer abgeliefert wurden und zur Ablieferung im laufenden Jahre in Auftrag gegeben sind. Aus dieser veränderten Sachlage haben hauptsächlich solche Werften Nutzen

gezogen, die wegen ihrer geographischen Lage oder aus technischen Gründen zum Bau großer und größter Schiffe ungeeignet sind.

Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß es den Geburtsstätten unserer Riesenschiffe an Beschäftigung gefehlt hat. Ist auch das Tempo in der Vermehrung jener Schiffsgrößenklassen wegen des schlechten Frachtenstandes und wegen der Überproduktion in früheren Jahren verlangsamt, so bleibt doch die an die Erfüllung ihres Bauprogramms gebundene Kaiserliche Marine als Bauauftraggeber ein sehr geschätzter Kunde unserer Großwerften. Auch häufen sich die aus dem Auslande kommenden Aufträge, die, wenn es dessen noch bedurft hätte, erneut von dem Ansehen unserer Schiffbauindustrie beredtes Zeugnis ablegen. Andererseits ist allerdings auch der deutsche Bedarf nicht ausschließlich auf deutschen Werften gedeckt worden. Diese Bemerkung erinnert uns an eine Auslassung der Industrie-Kommission der Hamburger Handelskammer, die, weil sie sich auf alle deutschen Werften bezieht, von Interesse ist. Über »Schiffbau« heißt es in dem auf die Zeit vom 1. Oktober 1902 bis 30. September 1903 bezüglichen Bericht:

»Im Schiffbau konnte bisher von einer Überproduktion nicht gesprochen werden, da Schiffe immer auf feste Bestellung erbaut sind. Die deutschen Werften sind aber in neuerer Zeit so vergrößert worden, daß dadurch leicht die Gefahr der Überproduktion entstehen kann, besonders wenn die Werften zur vollen Ausnutzung ihrer vergrößerten Anlagen dazu übergehen, Schiffe auf Spekulation zu baueu. Die Vergrößerung der Werften wird aber zur Folge haben, daß sie den vollen Bedarf Deutschlands nunmehr zu decken vermögen und somit nennenswerte Aufträge nicht mehr ins Ausland zu gehen brauchen. Bisher ist dies für bestimmte Schiffstypen noch in nicht unbedeutender Weise geschehen und konnte das Ausland auch billiger sein, da bei dem Bau von Spezialtypen seitens der deutschen Besteller nicht die Anforderungen in Bezug auf exakte Ausführung gestellt worden sind, die man von deutschen Werften verlangt.« —

Sollte die russische Regierung, wie es bislang nur als Mutmaßung hingestellt wurde, in Zukunft als Repressalie auf die drohende protektionistische deutsche Zollpolitik, deutsche Werften vom Wettbewerb um Bauaufträge für russische Kriegsschiffe ausschließen wollen, dann wären nicht allein die Werften, sondern auch tausende von Arbeitern, die jahrelang durch solche Aufträge lohnende Beschäftigung gefunden hätten, geschädigt. Hier könnte die Reichsregierung durch Entgegenkommen bei den Verhandlungen über den neuen russisch-deutschen Handelsvertrag ihr arbeiterfreundliches Herz offenbaren. Sie könnte zeigen, daß ihre arbeiterfreundliche Gesinnung nicht nur aus Rücksichtnahme auf die jeweilige machtführende politische Partei zum Ausdruck kommt.

Ehe wir uns von den Schiffbauwerften zu einem anderen Gegenstand wenden, mag auf die sich steigernde Inanspruchnahme der Dampfturbinen als auf ein Anzeichen einer sich nähernden großen Umwälzung in verkehrstechnischer Beziehung hingewiesen werden. Wer den Vortrag des Herrn Geh. Rat Riedler, den er über Dampfturbinen auf der letzten Versammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft gehalten hat, liest, wird den Eindruck gewonnen haben, daß es sich hier nicht mehr um eine Frage der Zukunft handelt. Wir stehen anscheinend schon mitten in der Bewegung. Mit begreiflichem Interesse wird daher dem Vortrag entgegen gesehen werden, den Geh. Rat Riedler über die Anwendung der Dampfturbinen im Schiffsbaumaschinenwesen in Aussicht gestellt hat. Sagt der Erfinder der Riedler-Stumpf-Turbine doch schon heute, daß es ihm gelungen sei, eine Turbine von größter Einfachheit zu konstruieren, und daß er es nicht für schwierig halte, den Dampfverbrauch auf 6 kg zu reduzieren; die Parsonsturbine gebraucht 9 kg. Zwar wissen wir, daß die Kaiserliche Marine den Turbinen-Konstruktionen größte Aufmerksamkeit schenkt und dieses Interesse durch Einführung mehrerer Dampfturbinen allerdings auch erst in allerletzter Zeit bewiesen hat. Wie stellen sich aber unsere Schiffbauwerften und Reedereien zu dieser Neuerung? Man erfährt wenig oder nichts darüber, während sich in England, in neuerer Zeit auch in Frankreich, die Anhänger mehren und die Stimmen für das Dampfturbinensystem im Wachsen sind.

Die Zweckmässigkeit der Turbine für kleine Personenschnelldampfer, Yachten und Torpedoboote ist wohl unbestritten; neuerdings hat die Turbinenfrage aber auch das Interesse der Eigentümer englischer Trampdampfer recht lebhaft beschäftigt. Der 15 Knoten-Dampfer steht auf der Tagesordnung. Eine geringere Geschwindigkeit soll Vergeudung, eine höhere unverhältnismäßig großen Kohlenverbrauch nach sich ziehen. Bei 15 Knoten Fahrt bleiben aber schlanke Schiffsformen Bedingung. Trampdampfer, sollen sie rentabel sein, sind dagegen recht beleibt. Mit diesem widerstreitenden Interesse beschäftigte sich kürzlich die Shipping Gazette, um zum Schluß zu folgendem Ausspruch zu kommen:

»Es gilt zu beweisen, daß ein 15 Knoten laufender Trampdampfer mit Turbineneinrichtung durch seine größere Geschwindigkeit und trotz seiner geringeren Ladefähigkeit sich als nutzbringend erweist. Es sind Reeder da, die warten und die geneigt sind, Versuche anzustellen.«

Wir wären sehr erfreut, wenn sich einer

unserer sachverständigen Leser gelegentlich zu diesem sehr wichtigen Gegenstand äußern wollte. —

Unter den gesetzgeberischen Maßnahmen des letzten Jahres steht für Reeder und für die seemännische Bevölkerung die Seemannsordnung in vorderster Reihe. Die Befürchtungen der rechtsstehenden Gegner des Gesetzes, daß viele seiner Vorschriften den Reeder und das Schiffskommando schädigen würden, ohne der Schiffsmannschaft ersichtlichen Nutzen zu bringen, sind leider wiederholt, seit dem 1. April 1903, seit dem Tage der Inkrafttretung, eingetroffen. Ein Umstand, der ebensosehr auf den Geist des Gesetzes, wie auf seine unglückliche Fassung zurückzuführen ist.

Trotz jahrzehntelanger Vorbereitungen ist die Seemannsordnung in ihrer vorliegenden Gestalt ein lückenhaftes Gesetz, mit vielen Bestimmungen, die eine zwiefache Auslegung zulassen. Mängel, die schon manche recht unliebsame Erörterung nach sich gezogen haben, ohne Klarheit, wie sie dringend erforderlich ist, schaffen zu können. Soll aber, wie es den Anschein hat, erst durch die Gerichtspraxis eine authentische Interpretation des Gesetzes herbeigeführt werden, dann sehen wir einem Rattenschwanz von Prozessen entgegen. Sie würden ohne die gerügten Mängel des Gesetzes zu vermeiden oder mindestens zu vermindern gewesen sein. So richtig es gewiß ist, daß es weder lückenlose Gesetze, noch unanfechtbare Gesetzesbestimmungen giebt, und daß Unklarheiten in der Regel erst durch den Entscheid richterlicher Instanzen durch die Gerichtspraxis beseitigt werden, so wenig wird aber auch bestritten werden können, daß die jedem menschlichen Machwerk anhaftenden Mängel sich bei der Seemannsordnung ganz besonders unangenehm fühlbar machen. Bezeichnend hierfür ist die sofort nach ihrem Inkrafttreten auftauchende auch heute noch ungenügend beantwortete Streitfrage über die Grenzen der Wirksamkeit der neuen Seemannsordnung. Die Leser kennen den Standpunkt, den auf Interpellation hin der Herr Staatssekretär des Innern im Reichstage eingenommen hat, — rückwirkend auf Verträge, die nach dem 2. Juni 1902 — abgeschlossen worden sind — sie haben aber auch von dem Urteilsspruch des Hamburger Amtsgerichts in Sachen des Dampfers »Rostock« Kenntnis genommen.

Erwähnenswert, weil sie sich schon wiederholt unangenehm fühlbar gemacht haben, kommen außerdem mehrere Lücken im Gesetze in Betracht. Wie, der Mangel eines Berufungsrechtes für Strafantragsteller; Fehlen einer Bestimmung über Tragen der Kosten für die Beförderung des Kapitäns oder der Schiffsleute vom Anmusterungsort zum Liegeplatz des Schiffes; Mangel an Angaben über die Dauer des Anspruchs auf halbe Heuer nach einem Schiffsverlust. Unklar, weil sie verschiedenen Ansichten Raum gegeben hat, ist auch die Fassung derjenigen Paragraphen, die Vorschriften über Eintragungen in das Schiffsjournal enthalten. Wollte der Gesetzgeber, wie es aus dem Entwurf der neuen Tagebuchordnung hervorgeht, den Kapitän zur eigenhändigen Eintragung verpflichten, dann hätte in dem betreffenden Paragraphen der Seemannsordnung das Wort »persönlich« genügt, um jede Unklarheit zu beseitigen. Allerdings hätten die Schiffahrtskreise gegen diese Arbeitsmehrbelastung des Kapitäns Einspruch erhoben, sofern schon im Entwurf zur Seemannsordnung der Wille des Gesetzgebers im angedeuteten Sinne zum Ausdruck gebracht worden wäre. Immerhin, man wüßte, woran man wäre, was heute trotz der Tagebuchverordnung nicht der Fall ist. Denn wir glauben nicht, daß die Gerichte dieser Verordnung das Recht zu einer so einschneidenden Interpretation der Seemannsordnung ohne Zustimmung des Reichstages einräumen werden. Auch die Bestimmung über das Recht des Schiffsmanns, Urlaub zur Teilnahme am Gottesdienst im Auslande zu beanspruchen, läßt eine zwiefache Auslegung zu, wie aus einem hier besprochenen Urteil des Hamburgischen Seemannsamtes hervorgeht. Den angeführten liessen sich noch mehr Beispiele zur Erhärtung des Beweises hinzufügen, daß der neuen Seemannsordnung die Schwächen eines menschlichen Machwerkes in ganz bedenklichem Maße anhaften. Es wäre ungerecht, sollte die Regierung hierfür allein verantwortlich gemacht werden. Ihr erster Entwurf war bedeutend klarer und übersichtlicher, als es das heutige Gesetz ist. Die Mängel sind hauptsächlich durch den Reichstag hineingebracht, indem zu einigen Paragraphen Anträge gestellt und angenommen wurden, ohne zu berücksichtigen, daß dadurch an anderer Stelle Unklarheiten geschaffen wurden.

Aus diesem Grunde sind wir hocherfreut, daß der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine auf seinem Verbandstage am 8. und 9. Februar die Seemannsordnung einer eingehenden Besprechung unterziehen will, in der Hoffnung und Erwartung, daß die dort in Gegenwart hoher Regierungsvertreter fallenden Äußerungen auf fruchtbaren Boden fallen.

Unter den Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung haben die Entwürfe des Reichgesundheits-Amtes Anlaß zu lebhaftem Widerspruch in Schiffahrtskreisen gegeben. Wir meinen nicht einmal den ersten Entwurf, der ein wahres Meisterstück von Vorschriften zur Belästigung der Reedereien gewesen ist. Was aber auch in dem den Lesern bekannten, auf Grund langwieriger Verhandlungen abgeänderten Entwurf gefordert wird — wir können wegen Raummangel natürlich nicht auf Einzelheiten eingehen — zeigt so deutlich den grünen Tisch als Ursprung, daß man nur die schlechte Beratung bedauern kann, die dem Reichsgesundheits-

Amt hier zuteil geworden ist. Auch geht aus den Entwürfen mehr als aus irgend einer uns bisher bekannten Regierungskundgebung ein unbegrenztes Entgegenkommen gegenüber den Schiffsleuten hervor, unbekümmert darum, ob die Reeder auch imstande sind, den erhöhten an sie gestellten Anforderungen entsprechen zu können. Ja die Sucht, den Schiffsleuten angeblich im sanitären Interesse zu gefallen, geht soweit, daß ihnen auf Kosten der Reeder Zuwendungen gemacht werden sollen, die sie garnicht beanspruchen, von denen sie praktisch garkeinen Gebrauch machen können und werden.

Auch eine andere Verordnung, die Ende des Jahres ihre Geburtsstunde feierte, legt nicht gerade Zeugnis von einem besonderen Wohlwollen der Regierung für Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere ab. Man mag über das in Aussicht stehende Ruderkommando denken, wie man will, man mag sein Anhänger oder Gegner sein, der Eindruck wird sich nicht aus der Welt schaffen lassen, daß die Verordnung einen Eingriff in den internen Schiffahrtsbetrieb darstellt, der wegen seiner Präzedenz zu lebhaften Besorgnissen Anlaß geben muß. Wir verdenken der Regierung nicht, wenn ihr unter den in Gebrauch befindlichen Ruderkommandos das der Kaiserlichen Marine am Besten gefällt. Was wir ihr aber zum Vorwurf machen, ist die Tatsache, daß sie, ohne eine internationale Verständigung überhaupt versucht zu haben, für die deutschen Schiffe ein bestimmtes Ruderkommando dekretiert hat. Damit soll gesagt sein, daß wir die gesetzliche Einführung von »Rechts« und »Links« gleichfalls als einen unseres Erachtens unberechtigten Eingriff betrachtet haben würden. Wie die Verhältnisse heute nun mal liegen, sollten die deutschen Schiffahrtskreise bei der Reichsregierung mit allem Nachdruck darauf dringen, daß sie das deutsche Ruderkommando den Regierungen der andern in Frage kommenden maritimen Staaten zur Annahme empfiehlt. Frankreich, Italien und Schweden würden, weil in ihren Handelsmarinen das sinngemäße »Steuerbord« und »Backbord« gleichfalls eingeführt ist, den deutschen Antrag wohl unterstützen.

Gelegenheit für die Regierung, über die Sache zu sprechen, bietet die in Aussicht stehende Konferenz, in der auf Betreiben des Comité Internationale Maritime über eine Vereinheitlichung des Kollisions- und Bergungsrechtes verhandelt werden soll. — Aus den angeführten Gründen würden sich der Deutsche Nautische Verein und der Seeschifferverband ein Verdienst erwerben, wenn sie, natürlich ohne in eine abermalige Debatte über die technische Seite des Ruderkommandos einzutreten, die Reichsregierung ersuchen wollten, der internationalen Einführung des für deutsche Schiffe dekretierten Ruderkommandos die Wege ebnen zu wollen. Dieser Standpunkt läßt sich aufrecht erhalten, selbst wenn man auf dem Boden der Ausführungen steht, die Herr Dr. Ehlers hier vor Kurzem gemacht hat.

(Schluß folgt.)

Auf dem Ausguck.

Die Feststellung der Ursachen über die Strandung mehrerer englischer **Fischdampfer** gab dem untersuchenden Handelsamt Anlaß, auf die mangelhafte **Ausbildung der Führer und Bestleute** dieser Fahrzeuge hinzuweisen. Diese Kundgebung, nicht die erste ihrer Art, ist vollauf berechtigt, nur bleibt zu bezweifeln, ob sie die Wirkung, die sie beabsichtigt, auch erzielen wird: eine Verschärfung der Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute englischer Fischdampfer. Die Kompetenz des Handelsamts zur Herbeiführung des angestrebten Zustandes ist unbestreitbar, trotzdem glaubt die englische Fachpresse nicht an eine Abänderung der unhaltbaren Zustände. Mancherlei Gründe sollen einer Radikalreform entgegenstehen, insbesondere der Umstand, daß der schon heute bestehende Mangel an staatlich qualifizierten Personen erheblich zunehmen werde. Deshalb wird den Assekuranz-Gesellschaften geraten, durch Erhöhung der Prämien einen Druck auf die beteiligten Fischdampfer-Reedereien auszuüben. Nach irgend einer Richtung hin muß im Interesse aller Nationen jedenfalls irgend etwas geschehen. Die von drei gestrandeten Fischdampfern vernommenen Schiffsführer, die sich weder auf einer Karte zurechtfinden konnten, noch eine Deviationsbestimmung zu machen verstanden, noch überhaupt mit irgend einem modernen Hilfsmittel der Navigation vertraut waren, und ihre Position nur nach dem Lot bestimmt haben, bewiesen auch eine so bedauerliche Unkenntnis des Seestraßenrechts und der Lichterführung, daß man sich, um mit dem Handelsamt zu sprechen, darüber wundern muß, daß die Leute so lange ohne Unfall gefahren haben. Solchergestalt geführte Fahrzeuge sind eine Gefahr, nicht nur für die an Bord weilenden Personen, sondern überhaupt für alle Schiffe, die bei unsichtigem Wetter in ihre Nähe kommen. Sie sind gefährlicher als treibende Wracks. Auch über die Qualifikation der Führer und Bestleute deutscher Fischdampfer ist gestritten worden, auch ihnen wurde der Vorwurf gemacht, nicht sorgfältig genug ihren Pflichten als Navigateur zu entsprechen, niemals aber — und wir sind erfreut über diese Feststellung — gab

ihr Verhalten zu einer Kritik Anlaß, wie sie mit Recht an der Navigation englischer Fischdampferführer heute und schon lange geübt wird. Allerdings lassen die Verhältnisse auch bei uns zu wünschen übrig. Das ist noch kürzlich durch die vom Bremerhavener Seeamt untersuchte Kollision eines dänischen Seglers mit einem deutschen Fischdampfer erwiesen. Das Seeamt, das den Fischdampfer für den Unfall verantwortlich hielt, stellte fest, daß der Steuermann des Fischdampfers »zu spät Ausweichmanöver vornahm, vor der Kollision nicht stoppte, obgleich die Situation bedenklich geworden war und seine Manöver nicht durch entsprechende Signale anzeigte«. Ob es richtig war, bei diesen vom Seeamt selbst zugegebenen Verfehlungen, dem Antrage des Reichskommissar auf Patententziehung nicht zu entsprechen, scheint doch etwas zweifelhaft. Die aufgezählten Vergehen sind recht schwerwiegender Natur. Eine Besserung der Verhältnisse, wie sie doch von allen Seiten nach dem unaufgeklärten Verlust von fünf Fischdampfern im letzten Jahre angestrebt worden ist, dürfte aber eher durch strenge als durch milde und nachsichtige Beurteilung erreicht werden. England ist uns hierfür der schlagendste Beweis.

Krankenfürsorge im englischen Schiffahrtsbetriebe.

Es wird uns geschrieben:

Die »Shipping Gazette« vom 26. d. M. bringt eine Anfrage folgenden Inhalts: »Ein zur Mannschaft eines Dampfers gehöriger Matrose kam, während das Schiff an die Kaimauer anlegte und er im Begriff war, eine Leine an Land zu werfen, mit dem Fuße zwischen einen Kloben und die Pinne des Ruders, das gerade hart übergelegt wurde. Der Fuß wurde gequetscht, sodaß der Mann arbeitsunfähig wurde und einige Wochen in ärztlicher Behandlung war. Hat er nach dem »Merchant Shipping Act 1894« Anspruch auf Kurkosten und Verpflegung?«

Das Blatt antwortet darauf: »Der Reeder hat keine unbedingte Verpflichtung Kurkosten und Unterhalt für einen Schiffsmann, der an Bord verletzt wird, zu bezahlen. Wenn der Mann in England angemustert worden ist, so hörte die Verpflichtung auf, so bald er wieder nach England zurückgebracht worden ist. Ist der Mann in einem englischen Hafen verletzt worden, so ist der Reeder überhaupt nicht entschädigungspflichtig. Vergl. Merchant Shipp. Act 1894; Shipp. Gaz. v. 6. und 12. März 1903; Maritime Notes & Queries Vol. XIV. Pag. 96.«

Die Antwort, die hier ein so angesehenes Fachblatt wie die »Shipping Gazette« gibt, deren Sachkenntnis zweifellos ist, steht in so krassem Widerspruch mit dem, was in Deutschland rechtens ist, daß wir uns nicht versagen konnten, auf die angeführten Quellen, soweit sie uns zugänglich sind, zurückzugehen. Aus diesen ersehen wir, daß im März 1902 ein englischer Richter den Wortlaut des Gesetzesparagraphen dahin ausgelegt hatte, »daß der Reeder allerdings noch für die Kurkosten hafte, nachdem ein verletzter Schiffsmann nach England gebracht worden sei, von diesem Zeitpunkt an aber nicht mehr für den Unterhalt.« Gegen diese Auslegung ist dann Berufung eingelegt worden, und drei Oberrichter haben am 4. März 1903 entschieden, im Wortlaut und Begründung ein wenig verschieden, dem Sinne nach aber übereinstimmend: »daß die Haftung des Reeders weder für Kurkosten noch für Verpflegung über den Zeitpunkt hinausgeht, zu dem der Verletzte wieder in einem englischen Hafen ist.« Besonders interessant ist, was der Lord-Oberrichter Mathews als Ältester dabei ausführte, er sagte etwa »der Paragraph ist aus dem Gesetz von 1854 übernommen, und ist seit 50 Jahren stets dahin ausgelegt, daß auf Kosten des Reeders für den britischen Seemann gesorgt werden muß, so lange er an Bord ist und nach England gebracht wird. Ist er in einem ausländischen Hafen arbeitsunfähig, wenn das Schiff abfährt, so muß er an Land zurückgelassen und dann auf Kosten des Reeders nach seinem Vaterlande zurückgebracht werden. Das ist aber auch die Grenze, bis zu welcher die Verpflichtung des Reeders geht.«

Die Krankenfürsorge im englischen Schiffahrtsbetriebe scheint uns nun zwar als rein englische Angelegenheit nichts anzugehen, wenn wir uns aber vergegenwärtigen, daß nach den vor kurzem erschienenen Tabellen des Board of Trade zwei Drittel der Bemannungen der englischen Kauffahrteiflotte aus Fremden besteht und daß darunter ungefähr 4000 deutsche Seeleute sind, von denen im natürlichen Verlauf des Schiffahrtsbetriebes jährlich 2—300 entweder krank oder zeitweilig oder dauernd arbeitsunfähig in England abgemustert werden, so werden wir zu dem Schlusse kommen müssen, daß uns die Sache doch eigentlich recht sehr angeht. Denn was geschieht mit den Leuten? Wenn sie Geld haben, können sie sich in England kurieren lassen oder wenigstens für ihr Geld nach Deutschland reisen, wenn sie aber keins haben oder es ihnen auf die bekannte Weise zwischen den Fingern zerrinnt, verkommen sie oder fallen den Konsulaten zur Last und werden dann auf Kosten des Reiches oder des Staates, dem sie angehören, oder der Gemeinde oder ihrer Angehörigen, jedenfalls auf deutsche Kosten, keinesfalls auf Kosten des englischen Schiffahrtsbetriebes, in dem sie sich ihre Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit zugezogen haben, nach Hause geschickt und fallen dort den Unterhaltspflichtigen oder dem Reiche zur Last so lange die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit besteht. England und die englische Reederei gehen frei aus. Das zu ändern erscheint fast unmöglich, so lange es sich um Leute handelt, die im Auslande für englische Schiffe anmustern. Wenn aber Deutsche in Deutschland für englische Schiffe anmustern, könnte man ihnen, sollten wir meinen, sofern sie im Verlauf der Reise, für die sie in Deutschland angemustert worden sind, erkranken oder arbeitsunfähig werden, eine den deutschen Bestimmungen entsprechende Fürsorge sichern, wenn man den Kapitän des englischen (oder eines anderen fremden Schiffes) vor einer deutschen Behörde einen Kontrakt unterzeichnen läßt, durch den die Reederei verpflichtet wird, für einen erkrankten oder arbeitsunfähig gewordenen Mann nach Maßgabe des deutschen Gesetzes zu sorgen. Wird dann ein deutscher Seemann in England krank oder arbeitsunfähig an Land gesetzt, so kann er oder sein Konsul für ihn, auf Grund des deutschen Kontraktes vor einem englischen Gericht klagbar werden.

Schweden und Norwegen haben diese Einrichtung seit langem. Man kann dort keinen schwedischen und norwegischen Untertan vor einem deutschen Konsulat anmustern (es sei denn, daß er unter falscher Flagge segelt), ehe man ihn vor der Ortsmusterbehörde nach Maßgabe der dortigen Seemannsordnung angemustert hat. Von dem schwedischen oder norwegischen Musterungsvertrage werden für jeden Angemusterten 3 Exemplare ausgefertigt; eins bleibt bei der Behörde, eins bekommt das Schiff und eins der angemusterte Mann. Es ist

uns nun zwar nie zur Kenntnis gekommen, daß auf Grund dieses schwedischen oder norwegischen Musterungsvertrages vor einem deutschen Gericht geklagt worden ist, doch hat das seinen guten Grund wohl darin, daß die Fürsorgepflicht des deutschen Reeders eben viel weiter geht, als es das schwedische oder norwegische Gesetz verlangte (wenigstens bis 1895). Eine ähnliche, den deutschen Verhältnissen angepaßte Einrichtung würde den deutschen Seeleuten das Anmustern für ein englisches Schiff hier allerdings erschweren, es würde ihnen dafür aber soweit wie möglich die Wohltaten der deutschen Gesetzgebung sichern. Man wird uns zwar einwenden, daß sich ein englischer Kapitän nicht viel an einen deutschen Kontrakt kehren würde; wir glauben aber doch, daß kein englischer Richter einen solchen Kontrakt, der im übrigen das Dienstverhältnis auf englischen Schiffen nicht berührt, für ungültig erklären könnte. Und die Mehrkosten, die den englischen Schiffen durch Ausnahme des Vertrages vor der deutschen Behörde entstehen, brauchen uns nicht zu schrecken, denn wenn auch nicht in England, so doch in mancher von seinen Kolonien, z. B. Neuseeland, zwingt man uns auch, die Anmusterung dort an Bord Kommender vor der zuständigen Kolonialbehörde zu wiederholen und die Gebühren zu zahlen, (wobei es nebenbei bemerkt, nur auf diese abgesehen zu sein scheint).

Ob der vorgeschlagene Weg ganz leicht ist, mag dahin gestellt bleiben, wir möchten aber jedenfalls die Sache anregen und sollten meinen, sie wäre wichtig genug, daß sich auch See-Berufsgenossenschaft und Reichsversicherungsamt damit beschäftigen. Vorläufig möchten wir aber jedem deutschen Seemanne, der hier für ein deutsches Schiff anmustern will, raten, sich das erst noch einmal im Lichte der oben gegebenen englischen richterlichen Entscheidungen zu überlegen.

Deutscher Nautischer Verein.

Sechstes Rundschreiben.

Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen der Seemannsordnung. Am 21. November fand, wie bereits im fünften Rundschreiben in Aussicht gestellt war, in Berlin eine Sitzung einer Kommission statt, in welcher über die vom Reichsgesundheitsamt ausgearbeiteten Entwürfe der gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung beraten wurde. Das Protokoll dieser Sitzung liegt diesem Rundschreiben für die Mitglieder an. Auf dem nächsten Vereinstage wird in Berlin eine Beratung über diesen Gegenstand stattzufinden haben.

Ruderkommando. Unterm 28. Oktober d. Js. ist die nachstehende Kaiserliche Verordnung, betreffend die Einführung eines einheitlichen Ruderkommandos, erlassen.

Die Verordnung lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen, verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuches, was folgt:

»Im Geltungsbereiche der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897, (Reichs-Gesetzbl. S. 203) dürfen auf deutschen Fahrzeugen vom 1. April 1904 ab nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, welche die Legung des Ruderblatts, nicht die der Pinne, bezeichnen.

Vom 1. April 1905 ab sind ausschließlich die Kommandoworte »Steuerbord« und »Backbord«, soweit erforderlich, mit dem das Maß des Ruderlegens angebenden Zusätzen anzuwenden; bis zu jenem Zeitpunkte sind auch die Kommandoworte »Rechts« und »Links« zugelassen.

Der Gebrauch der für Fahrzeuge unter Segel üblichen Kommandoworte wie »Luv«, »Halt ab« u. a., bleibt durch diese Vorschriften unberührt, jedoch sind die Kommandoworte »Ruder in Lee« und »Auf das Ruder« vom 1. April 1904 ab nicht mehr zulässig.

Auf Fahrzeugen, welche ständig in ostasiatischen Küsten- oder Binnengewässern verkehren und mit vorwiegend eingeborener Mannschaft bemannt sind, ist die Anwendung der dort üblichen fremdländischen Kommandoworte zugelassen.

Artikel 30 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See findet gegenüber den vorstehenden Vorschriften keine Anwendung.«

Damit ist eine Frage erledigt, welche die Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins in den nachbenannten Jahren beschäftigt hat: 1875, 1879, 1880, 1881, 1890, 1891, 1899, 1901, 1902 und 1903. Im letzten Jahre handelte es sich lediglich um eine Abstimmung über eine vom Hamburger Nautischen Verein eingebrachte Resolution. Ich verweise auf die Seite 78—83 der Verhandlungen des 31. Vereinstages.

Errichtung einer Signalstelle auf Helgoland. Auf die infolge des Beschlusses des letzten Vereinstages gemachte Eingabe geht mir unterm 11. November von den Herrn Ministern der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe der nachfolgende Bescheid zu:

»Nebelsignale, die im stande sind, unter allen Umständen die Gefahrzone um Helgoland (an der Nordspitze 3 Seemeilen) zu beherrschen, sind bislang nicht bekannt. Versuche mit dem Pieter'schen Nebelhorn haben wenig befriedigt und erwiesen, daß die auf Helgoland verwendeten Knallraketen dem Pieter'schen Nebelhorn überlegen sind. Wenn nun auch die besseren Nebelsirenen wirksamer sind als das genannte Nebelhorn, so würden sie gleichwohl immer noch nicht den Ansprüchen genügen, dagegen mit Sicherheit den Widerspruch der Gemeinde wachrufen, die infolge des unangenehmen Geräusches eine Beeinträchtigung des Besuches von Helgoland durch Badegäste befürchtet.

Die Abgabe von Warnungssignalen könnte bei Tage und sichtiger Luft erfolgen, wenn Vorkehrungen zur genauen Feststellung der Position jedes Schiffes getroffen würden. Es müssen hierzu an verschiedenen Stellen der Insel mindestens drei Stationen errichtet, mit den erforderlichen Instrumenten ausgerüstet, untereinander und mit der Signalstation durch Fernsprecher verbunden und zuzeiten der Gefahr mit ständiger Wache besetzt werden. Die laufenden Kosten würden aber zu dem erreichbaren Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis stehen, weil bei sichtiger Luft ein aufmerksamer Schiffsführer seinen Abstand von Helgoland jederzeit durch einfache Messungen selbst feststellen kann, bei unsichtigem Wetter aber und Nachts, sobald die Laternen der Schiffe von der Insel aus nicht zu sehen sind, die Anlage stets versagen würde. Namentlich Segelschiffe würden bei einem Abstande bis zu 3 Seemeilen häufig nicht zu sehen sein.

Es ist daher, namentlich bei Nacht, viel sicherer, wenn die Schiffe ihren Abstand von der Insel durch einfache Messungen nach dem Helgoländer Leuchtfeuer feststellen.«

Wetterkarte. Von der Direktion der Seewarte ist an die seefahrenden Kreise ein Sonderabdruck aus den Annalen der Hydrographie: Wetterkarte für den Nord-Atlantischen Ozean für den 1. bis 10. April 1903 gegangen mit der Bitte um Rückäußerung. Die Deutsche Seewarte beabsichtigt in Zukunft alle 10 Tage eine Veröffentlichung in der Form, daß auf Karten für jeden Tag eine Wetterkarte für das ganze Gebiet der mittleren Breite des Nord-Atlantischen Ozeans wiedergegeben werde. Hierdurch soll ermöglicht werden, den Verlauf der gesamten Witterungsverhältnisse auf dem Ozean zu verfolgen. Die Zusammenstellung dieser Karte zeigt, wie sich die Gebiete

hohen und niedrigen Luftdrucks von Nordamerika über den Ozean nach Europa zu bewegen, und wie sich in Verbindung damit die Wind- und Wetterverhältnisse auf dem Ozean gestalten. Die elfte Karte zeigt die Bahn der erwähnten Luftdruckgebiete und die zwölfte die Temperaturabweichungen vom Mittel und die mittlere Luftdruckverteilung.

Die Direktion der Deutschen Seewarte ersucht die nautischen Kreise um eine Äußerung, ob die geplante Darstellungsweise ihren Ansichten und Interessen mehr Rechnung trägt, als die bisherigen. Von etwaigen Äußerungen bitte ich mir Kenntnis zu geben.

Schiffsstatistik. Von dem Kieler Nautischen Verein ist der Antrag gestellt worden, daß auf dem nächsten Vereinstage über die Gestaltung der Schiffsstatistik verhandelt werde.

Es wird dabei ausgeführt, daß sowohl für die Statistik des Schiffsbestandes als auch für diejenige des Schiffsverkehrs und für die der Schiffsunfälle die Anschreibungen in den verschiedenen Ländern sehr verschieden sind, so daß vergleichende Statistiken außerordentlich schwer herzustellen sind. So wird unter anderem aufgeführt, daß für den Schiffsbestand in Belgien nur Fahrzeuge von 50 Tonnen Raumgehalt und darüber angeschrieben werden, in Dänemark von 4 Reg.-T., in Deutschland Schiffe von mehr als 50 Kbm. (17,65 Reg.-T.), in Finnland von 19 Reg.-T. In Frankreich werden alle Fahrzeuge angeschrieben, ausgenommen die Fahrzeuge von und unter 2 Tonnen Netto-Raumgehalt in der Küstenfischerei und der Austernfischerei. In Großbritannien sind ausgeschlossen von der Registrierung nur die Fluß- und Küstenschiffe unter 15 Reg.-T. und die Leichterfahrzeuge ohne Kraft unter 30 Reg.-T. In Italien ist eine bestimmte Größe nicht vorgeschrieben, ebenso in den Niederlanden. In Norwegen werden Fahrzeuge mit 4 Reg.-T. und mehr angeschrieben, in Rußland Fahrzeuge mit einem Brutto-Raumgehalt von mindestens 20 Reg.-T. — In der Statistik des Schiffsverkehrs ist für Belgien eine Minimalgröße nicht angegeben, für Dänemark werden Fahrzeuge über 4 Reg.-T. angeschrieben; in Deutschland ist eine bestimmte Größe nicht festgesetzt; in Finnland werden alle Fahrzeuge über 19 Reg.-T., im Küstenverkehr alle Schiffe aufgeführt; für Frankreich und Großbritannien sind bestimmte Größen nicht angegeben; für Italien wird unterschieden zwischen Linienschiffahrt und freier Schiffahrt. In den Niederlanden und Norwegen ist eine bestimmte Größe nicht vorhanden; für Rußland werden Fahrzeuge mit einem Brutto-Raumgehalt von mindestens 20 Reg.-T. registriert.

Diese Verschiedenartigkeit der Anschreibungen muß bei Vergleichen etc., stets in Berücksichtigung gezogen werden, und es erscheint daher zweckmäßig, in öffentlicher Verhandlung auf die Unterschiede hinzuweisen. Vielleicht läßt sich ja auch mit der Zeit eine größere Übereinstimmung zwischen den einzelnen Staaten herbeiführen.

Betrifft Krankenfürsorge für Seeleute. Von der Handelskammer zu Oldenburg geht mir der Bericht an das Großherzogliche Staatsministerium in Abschrift zu. Die Handelskammer führt aus, daß die finanzielle Mehrbelastung sich mit Sicherheit nicht angeben lasse, daß aber in Einzelfällen die Lasten für den kleinen Reeder so stark werden können, daß sie seine finanzielle Leistungsfähigkeit beschränken. Für die Schiffsleute würde, da sie zu Beiträgen herangezogen würden, die Änderung des jetzigen Zustandes nicht empfehlenswert sein. Wenn die Schiffsleute zu den Kosten herangezogen würden, so müßten dieselben auch an der Verwaltung teilnehmen, was sehr schwer durchzuführen sei. Die Handelskammer hält es trotzdem nicht für richtig, daß eine Zwangsorganisation geschaffen werde. Aus der Verschiedenheit der Betriebe und der Beschäftigung würden sich die größten Schwierigkeiten hinsichtlich der Berechnung ergeben. Bei einer Übernahme der Krankenversicherung auf eine Organisation würden sich die Kosten für den Reeder erheblich verteuern, auch würden sehr wohl leichte Erkrankungsfälle dem Hospital überwiesen, wodurch weitere Kosten entständen. Die Handelskammer ist auch gegen Übernahme der Krankenfürsorge durch die See-Berufsgenossenschaft und spricht sich dafür aus, daß, wenn für die Schiffsleute eine solche weitere Krankenfürsorge eingeführt werde, dieselbe auch für die Schiffsführer eintreten solle.

Der Handelsverein zu Brake bemerkt zu diesem Gegenstand folgendes:

»Es erscheint dem Verein nicht tunlich, die Seeleute zu den Beiträgen heranzuziehen. Die Übertragung der Krankenfürsorge auf die See-Berufsgenossenschaft ist zur Zeit nicht ausführbar, wohl aber im Auge zu behalten. Eine Angliederung an die bestehenden Ortskrankenkassen hält der Verein ebenfalls nicht für zweckmäßig. Es muß vielmehr den Reedereien überlassen bleiben, sich schon bestehenden freien Hülfskassen anzuschließen, oder unter sich derartige Hülfskassen zu gründen. Befürwortet wird, die in Aussicht genommenen Erweiterungen in bezug auf die Krankenfürsorge auch den Kapitänen zuteil werden zu lassen.«

Vorschrift über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Die Handelskammer zu Oldenburg hat zu diesem Gegenstand bereits im Februar d. Js. einen Bericht an das Großherzogliche Staatsministerium in Oldenburg erstattet. Die Ausführungen zu den Entwürfen der Technischen Kommission lauten wie folgt:

»Im § 1 dürfte zwischen »Bodden« und »Föhrden« einzuschalten sein:

»Flußmündungen«.

Im § 3 dürfte der Absatz 2:

»Ausgenommen von dieser Vorschrift sind die Seeleichter«

zu streichen sein, da wir eine Ausnahmestellung der Seeleichter zu Ungunsten der kleinen Segelschiffahrt keineswegs befürworten können.

Aus denselben Gründen dürfte der zweite Absatz des § 4:

»Für Seeleichter jeder Größe genügt ein Schiffer auf Küstenfahrt«

zu streichen sein. Zu berücksichtigen ist hier noch, daß die in der Küstenfahrt verkehrenden großen Seeleichter, wenn sie, wie dieses in letzter Zeit häufiger geschehen ist — vom Schlepper losgerissen werden, oft in eine sehr gefahrvolle Lage kommen und dann — auf sich selbst angewiesen — dringend einer guten Führung bedürfen.

Zu § 6 sind wir zwar insoweit mit dem Beschlusse der Kommissionsmehrheit einverstanden, als für größere Schiffe in mittlerer Fahrt (von 2000 cbm oder mehr Brutto-Raumgehalt) die Besetzung mit mindestens zwei Steuerleuten vorgeschrieben werden soll. Andererseits sind wir jedoch der Ansicht, daß der Schlußsatz des zweiten Absatzes:

»Besitzt der zweite Steuermann nicht das Befähigungszeugnis als Schiffer auf großer Fahrt, so darf er nur unter Verantwortung des Kapitäns Wache gehen«

zu beseitigen sein dürfte, da hierdurch dem Kapitän eine zu weitgehende Verantwortung auferlegt wird.

Den Bestimmungen in § 9 dürfte hinzuzufügen sein, daß ein Schiffer auf kleiner Fahrt auf solchen Schiffen, zu deren Führung als Kapitän er infolge Befähigungszeugnisses berechtigt ist, auch als Steuermann fahren darf. Es entspricht dies der Billigkeit. Zur Zeit ist ein solcher Schiffer, falls er eine Stelle als Kapitän nicht erhalten kann, gezwungen, sich als Bestmann anmustern zu lassen. Darunter leidet natürlich sein Ansehen.

2. Dreiwachensystem.

Gegen die Vorschläge der Technischen Kommission sind unsererseits Einwendungen nicht zu erheben.

3. Ausschließung der Anwendung einzelner Vorschriften der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge.

Wir können uns den Vorschlägen der Technischen Kommission nur anschließen.

4. Begriff der Tropen.

Auch den zu diesem Punkte von der Technischen Kommission gemachten Vorschlägen können wir zustimmen.

Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Offizieren. Die Handelskammer Oldenburg hält eine 12 monatliche Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen im Interesse der Nautischen Ausbildung der Seeleute für unbedingt erforderlich und kann deshalb dem Vorschlage des Danziger Nautischen und Reedervereins auch solche Matrosen, welche nur Dampferfahrzeit zur Steuermanns- und Schifferprüfung zugelassen, nicht zustimmen.

Von dem Handelsverein zu Brake wird zu diesem Gegenstand ausgeführt:

»Dem von Danzig und Stettin ausgehendem Vorschlage, auch solche Matrosen, welche nur Dampferfahrzeit haben, zur Steuermannsprüfung zuzulassen, kann der Handelsverein nicht zustimmen. Im Interesse der nautischen Ausbildung hält er eine 12 monatliche Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen für durchaus erforderlich.«

Führung des Schiffstagebuchs. Von dem Verein Hamburger Reeder ist an dem Herrn Reichskanzler eine Eingabe gerichtet mit der Bitte, daß in dem in Bearbeitung befindlichen Entwurfe einer Verordnung betreffend die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs klar zum Ausdruck gebracht werde, in welchen Fällen der Kapitän des Schiffes die Eintragungen in das Schiffstagebuch persönlich zu bewirken hat, weil von einem Seemannsamt in einem bestimmten Falle angenommen worden ist, daß eine Eintragung persönlich vom Kapitän hätte bewirkt werden müssen. Es wird in der Eingabe darauf hingewiesen, daß die Kapitäne allmählich durch eine Reihe von Vorschriften erheblich belastet sind, sodaß man danach trachten müsse, denselben für ihre nautischen und kommerziellen Verpflichtungen die nötige Zeit und Frische zu erhalten.

Von der Handelskammer zu Oldenburg wird die Ansicht des Vereins Hamburger Reeder geteilt. Dieslbe hat in diesem Sinne eine Eingabe an das Großherzogliche Staatsministerium gemacht.

Vereinstag 1904. Für den Vereinstag im Februar 1904 kommen bis jetzt die folgenden Gegenstände in Betracht:

1. Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung.
2. Krankenfürsorge für Seeleute.
3. Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.
4. Schiffsstatistik.
5. Auslegung von Leuchtbojen in der Süderpiep.
6. Desinfektions- und Feuerlöschapparate.

Etwaige weitere Gegenstände bitte ich mir baldigst mitzuteilen.

Der stellvertr. Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

H. C. Dethleffsen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Howaldtswerke in Kiel sind von der Mahsusse-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Konstantinopel zum Bau von **drei Dampfern** beauftragt worden.

* * *

Die Deutsche Ostafrika-Linie hat der Hamburgischen Werft von H. C. Stülcken Sohn den Bau eines neuen **Schleppdampfers** mit einer Maschine von 80 indizierten Pferdekräften in Auftrag gegeben.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn wurde am 22. Dezbr. ein für die Altonaer Fischdampfer-Reederei J. v. Eitzen neuerbauter Hochseefischdampfer vom Stapel gelassen, der den Namen **»Neptun«** erhalten hat.

* * *

Am 30. Dezember ist für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Werft von Blohm & Voß der Doppelschraubendampfer No. 169 **»Cap Ortegal«** von 7500 Tons Tragfähigkeit von Stapel gelassen worden. (Angaben über ihre weiteren Grössenverhältnisse und Einrichtungen in nächster Nummer. D. R.)

* * *

Am 22. Dezember lief die erste Sektion des **neuen Schwimmdocks** der Neptunwerft in Rostock glücklich vom Stapel. Die zweite Hälfte dürfte im Januar zu Wasser gelassen werden.

Vermischtes.

Die Austiefung der Hamburgischen Häfen. Die Bürgerschaft beschloß, die vom Senat für das Jahr 1903 beantragten ℳ 180,000.— für die Austiefung der Norderelbe und der Häfen zu bewilligen, die für die nächsten vier Jahre beantragte Bewilligung von je ℳ 480,000.— aber zur Prüfung an einen Ausschuß von 9 Mitgliedern zu verweisen.

Die Ausführungen, welche von den Senatskommissaren dem Ausschuß gegeben wurden, lassen sich nach den »Hambg. Nachr.« etwa wie folgt zusammenfassen.

Die durchgehende Vertiefung der Norderelbe bei Hamburg und der hamburgischen Häfen ist eine Arbeit, welche durch die von der Bürgerschaft bereits beschlossene Vertiefung der Unterelbe veranlaßt ist, und ohne welche eine rationelle Ausnützung der weiter unten geschaffenen größeren Wassertiefe nicht gedacht werden kann. Das Ziel, das bei der ganzen Flußkorrektion angestrebt wird, besteht darin, es den heutigen größten Schiffen zu ermöglichen, ohne Leichterung in den Hafen zu gelangen und andererseits in einer Tide aus dem Hafen herauszukommen und das tiefere Fahrwasser der Unterelbe ohne weiteren Aufenthalt zu erreichen. Das ist bei den jetzigen Hafentiefen den größeren Schiffen nicht immer möglich, da sie jetzt erst bei oder kurz vor Hochwasser ihren Liegeplatz verlassen können, und dadurch die weiter unten befindlichen Stromstrecken zu einer Zeit erreichen, wenn dort der Wasserstand schon stark gefallen ist.

Die Verhältnisse bringen es aber weiter mit sich, daß die Austiefung der Häfen nicht nur den großen, sondern auch den mittleren und kleineren Schiffen zu gute kommt. Je tiefer die Häfen werden, desto mehr werden auch die mittleren und kleineren Schiffe vom Hochwasser unabhängig.

Es wurde im Ausschuß auch die Frage aufgeworfen, ob denn nicht die neuen Kuhwärderhäfen den ganz großen und tiefgehenden Schiffen vorbehalten und die mittleren und kleineren Schiffe auf die älteren, weniger tiefen Häfen verwiesen werden könnten. Diesem Einwande gegenüber wurde ausgeführt, daß die neuen Häfen trotz ihrer sehr beträchtlichen Größe doch nicht allen in Betracht kommenden Schiffen Raum bieten, zumal sich auch die Längenabmessungen der Schiffe außerordentlich gesteigert hätten, und daß man ferner, ganz abgesehen von den Vorteilen, welche die größere Wassertiefe auch kleineren Schiffen biete, damit rechnen müsse, daß die Größe der meisten im Hafen verkehrenden Schiffe fortwährend wachse.

Es wurde sodann noch darauf hingewiesen, daß, wenn man die im untern Teile des Hafens vorhandene Tiefe nicht weiter nach oben fortführen wollte, sich dort ein Absatz in der Flußsohle bilden würde, der von ungünstigem Einfluß auf die Steuerfähigkeit der diese Schwelle passierenden Schiffe sei. Es sei deshalb schon im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig, die Norderelbe noch weiter bis zum Baakenhöft auszutiefen, um einen allmählichen Übergang von der flacheren nach der tieferen Strecke herbeizuführen.

Die Herstellung der in Aussicht genommenen Tiefe vor den Quaimauern bietet also nicht die geringsten Bedenken.

Wenn nun weiter beabsichtigt wird, in der Mitte der Häfen, eine noch etwas größere Tiefe herzustellen, so ist auch das ganz unbedenklich, da bei der großen Breite der Häfen die Böschung von der tieferliegenden Mitte nach den Seiten so außerordentlich flach ist, daß, wenn die Hafensohle trocken und begehbar wäre, man die Ansteigung überhaupt kaum wahrnehmen würde.

Anders liegen die Verhältnisse bei den rechtselbischen Häfen. Für den Sandtorhafen und den Grasbrookhafen, die aus älterer Zeit stammen, ist eine weitere Vertiefung, die sie ihrer Quaimauern wegen schon garnicht vertragen, überhaupt durch den Senatsantrag nicht beabsichtigt worden. Sie sollen vielmehr, wie bisher, für die Aufnahme kleinerer Schiffe dienen. Eine Zwischenstellung zwischen diesen und den linkselbischen Häfen nimmt der Baakenhafen ein. Seine Quaimauern sind tiefer fundiert, als diejenigen des Sandtor- und des Grasbrookhafens, aber weniger tief als die der linkselbischen Häfen. Die Standfähigkeit der Mauern ist voll ausgenutzt, so daß eine Vertiefung dieses Hafens am Rande nicht mehr zulässig erscheint. Da aber dieser Hafen der einzige auch für größere Schiffe erreichbare Hafen auf dem rechten Elbufer, und sowohl seiner bequemen Lage, als auch seiner geräumigen Quaischuppen wegen besonders beliebt ist, wird beabsichtigt, wenigstens durch eine Austiefung in der Mitte seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Die hier wieder gegebenen Ausführungen der Senatskommissare wurden vom Ausschusse als befriedigend angesehen. Nach kurzer Besprechung beschloß der Ausschuß einstimmig:

»Der Bürgerschaft die unveränderte Annahme des unerledigt gebliebenen Teiles des Senatsantrages No. 92 vom 18. Mai 1903 zu empfehlen.«

Abänderung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen vom 30. November 1896. Einer Anregung der Kolonialverwaltung folgend, haben die Regierungen der deutschen Seeuferstaaten sich über eine Abänderung des § 5 der Verordnung, betr. die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen, vorbehältlich der Zustimmung der Parlamente, verständigt. Bisher ist die Beförderung besonders feuergefährlicher Güter auf Passagierdampfern gänzlich verboten. Da nun einerseits im deutschen Schutzgebiete in Ostafrika gewisse feuergefährliche Stoffe, namentlich für ärztliche und wissenschaftliche Zwecke, gebraucht werden, und da andererseits dorthin nur eine Verbindung mit den Passagierdampfern der Deutschen Ostafrika-Linie besteht, sind die Regierungen übereingekommen, von einigen der bisher ausgeschlossenen Stoffe geringe Mengen unter weitgehenden Sicherheitsvorschriften für die Verpackung und Verladung zur Beförderung auf Passagierdampfern zuzulassen. Der hamburgische Senat hat demnach die Bürgerschaft ersucht, es mitzugenehmigen, daß im § 5 der Verordnung vom 30. November 1896 als Absatz 3 und 4 das Nachstehende eingefügt wird:

»Auf den in Abs. 1 bezeichneten Schiffen dürfen ferner Benzin, Benzol, Gasolin, Petroläther und Schwefeläther in Mengen von höchstens 500 Liter für jedes Schiff befördert werden, wenn

1) diese Flüssigkeiten in Gefäße von höchstens 50 Liter Inhalt gefüllt sind, die von der mechanisch-technischen Versuchsanstalt in Charlottenburg oder der Baupolizeibehörde, Abteilung für Dampfkesselrevision, in Hamburg vorschriftsmäßig auf Festigkeit der Gefäße, Dichtigkeit der Lötung und Sicherheit des Verschlusses geprüft und ausreichend befunden sind, und wenn

2) diese Gefäße in festen, mit Zinkblech ausgeschlagenen, mit festgestampfter Kieselgur ausgefüllten und verlöteten Holzkisten verpackt sind, wobei das Gewicht der verwendeten Kieselgur mindestens dem Gewichte der in der Kiste verpackten Flüssigkeit gleichkommen muß.

Die Verladung darf im Falle des Abs. 3 nur auf Deck erfolgen. Dabei müssen die Kisten so gelagert werden, daß sie im Falle der Gefahr leicht über Bord geworfen werden können. Die Kisten müssen ferner feuersicher (mit imprägnierten Persennigen oder dergl.) bedeckt sein. Derjenige Teil des Verdecks, wo die Stoffe liegen, ist für die Reisenden abzusperren.

In dem in letzter Nummer veröffentlichten Vortrag, den Herr Direktor Böger über **die Erhebung von Schiffahrtsabgaben** gehalten hat, sind zwei Lücken, die wir nachholen möchten: »Auf Seite 622, Abs. 1 muß es heißen: Die betreffende Erklärung lautet: »Die Kommission erblickt in der Annahme des Gesetzes eine Abweichung von den Bestimmungen unter Art. 51 Abs. 4 Alinea 1 der Reichsverfassung; nach den Erklärungen des Herrn Staatssekretärs v. Bötticher in der Sitzung des Reichstages vom 12. März, wonach gegen den Gesetzentwurf weniger Stimmen sich erklärt haben, als erforderlich sind, um eine Verfassungs-Änderung zu verhindern, erachtet die Kommission aber die etwa aus dem Art. 54 der Verfassung herzuleitenden Bedenken bei Annahme des Gesetzentwurfes im Reichstage für erledigt«. Auf Seite 622 zweite Reihe fehlt hinter dem zweiten Absatz folgende, die Leichterkosten behandelnde Einschaltung: »Es wird mir entgegnet werden, daß die ganz erheblichen Leichterkosten bei einer hinreichenden Vertiefung in Fortfall kommen würden. Gewiß, aber ist denn deshalb die Vertiefung geplant, um etwa diejenigen Kosten oder einen Teil derselben, die bisher für Leichterung bezahlt worden sind, jetzt in Gestalt von feststehenden Abgaben zu erheben? Weshalb vertieft man dann überhaupt? Dann lasse man es doch lieber ganz bleiben und lasse das Gewerbe der Ableichterung munter bestehen. Heute können wir stolz sagen: Unsere Häfen können Schiffe mit 28 Fuß Tiefgang bei jeder Tide aufnehmen, wir müssen aber immer beschämt hinzusetzen, aber erreichen können sie die Häfen nur mit 23 Fuß Tiefgang, wenn es glückt, auch mal mit einigen Fuß mehr«.

Über **Verhütungsmaßregeln gegen den Bruch von Ankerketten** wird uns aus Bremen geschrieben: Beim Ankern werden durch die Fahrt des Schiffes und den Druck des Wassers Anker und Kette unter den Bug des Schiffes gedrückt. Da nun aber beim Aufhieven des Ankers die Schäkel sehr leicht, ja fast immer an den Bugplatten festhaken, so kommt es vor,

daß das Splint im Anker- und Kettenschäkel gebrochen wird, bei der nächsten Platte, an der der Schäkel wieder hakt, berstet gewöhnlich der Schäkel in der Bucht und er bricht nicht beim Aufhieven, sondern erst beim nächsten Fallenlassen, durch die Erschütterung des Falles. Beim nächsten Ankerhieven geht dann der Anker verloren und man grübelt vergeblich über die Ursachen des Unfalls. Ihn zu vermeiden, empfehle ich, den Schäkel im Anker und auch den 15 Fadenschäkel mit der Bucht nach oben einzuschäkeln. Um ein Auseinanderbiegen des Schäkels und den Verlust des Ankers zu verhüten, ist zu empfehlen, den Bolzen im Ankerschäkel zu vernieten, will man die Ankerkette gebrauchen, so ist beim 15 Fadenschäkel abzuschäkeln. H. M.—B.

Winterverbindung nach Helgoland. Infolge der vom 1. Januar ab beschlossenen Vermehrung der Schnelldampfer-Verbindung Cuxhaven—Helgoland hat auch die Königl. Preußische Staatsbahnverwaltung sich veranlaßt gesehen, für die Winterfahrplan-Periode vom 1. Januar ab auch Sonntags und Montags die Anschluß-Schnellzüge auf der Strecke Hamburg-Cuxhaven verkehren zu lassen. Die Abfahrt von Hamburg Hannoverscher Bahnhof erfolgt Sonntags morgens 9 Uhr, in Cuxhaven 11,10 Uhr. Die Abfahrt von Cuxhaven, Hafenbahnhof am Montag 3,40 Uhr nachm., in Hamburg 5,50 Uhr nachm. Cuxhafen und Hamburg haben damit die seit Jahren herbeigesehnte Schnellzug-Verbindung mit dem Inlande auch während des Winters.

Durch Firman des Sultans ist, nach den Konstantinopler Handelsbl., der **Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft** zu **Konstantinopel** die **Konzession** erteilt worden zum **Bau** und **Betrieb**:

1. eines Hafens und von Kais zu Haidar-Pascha, Kopfstation der Anatolischen Eisenbahn,
2. von Docks, Zoll-Lagerhäusern, Steinkohlendepots, Getreidespeichern und anderen bedeckten und unbedeckten Magazinen und Depots zur Lagerung von Waren aller Art, mit Berechtigung der Gesellschaft zur Ausstellung von Warrants an die Lagerer,
3. von Getreide-Elevatoren und sonstigen Hand- und mechanischen Ladeeinrichtungen, welche zur Erleichterung der Beladungs- und Entladungsmanipulationen bei Schiffen und Waggons dienen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Am 24. Dezember ist der Wirkl. Geh. Rat Perels in Berlin gestorben. Im Verstorbenen beklagen wir einen unserer hervorragendsten Seerechtslehrer, einen Mann von großem Wissen, das er den deutschen Schiffahrttreibenden durch Veröffentlichung mehrerer Bücher zugänglich gemacht hat.

* * *

Die aus englischen Interessentenkreisen im »Fairplay« gegen den Hafen von Emden gerichteten tendenziösen Angriffe werden in der deutschen Tagespresse durch Anführung verschiedener Beweise entschieden zurückgewiesen. Allgemein wird ausgesprochen, daß die Entwickelung dieses erst seit $2^1/_2$ Jahren eröffneten Seehafens glänzend dasteht und daß seine Leistungsfähigkeit unter den erschwerendsten Umständen außerordentlich zugenommen hat.

* * *

Das Ergebnis der bereits mehrfach erwähnten Konferenz deutscher, englischer und französischer Segelschiffsreeder im Anfang Dezember in Paris, wird in der Fachpresse der drei Länder geschildert; wir werden später darauf zurückkommen.

* * *

Herr Navigationsschuldirektor Prahm ist vom 4. Januar ab von Altona nach Geestemünde versetzt worden. Zu seinem Nachfolger in Altona ist der bisher dort wirkende Navigationslehrer Herr Janssen ernannt worden.

* * *

Die Führung des Schnelldampfers »Deutschland« ist nach dem Rücktritt von Herrn Kapt. Barends dem bisherigen Führer der »Auguste Viktoria« Herrn Kapt. Kaempff übertragen worden. Die »Auguste Viktoria« wird von Herrn Kapt. Sauermann geführt werden, der das Kommando der Lustyacht »Prinzessin Viktoria Louise« Herrn Kapt. Ruser übergeben hat.

* * *

Ausland.

Der diesjährige Kongreß der Association Maritime Internationale (Rue des Mathurins 5, Paris) wird im Mai in Lissabon abgehalten werden. Die Erben des auf der »La Bourgogne« verunglückten Pollock haben, nachdem ihr 100000 Frank-Preis innerhalb dreier Jahre wegen ungeeigneter Ausstellungsobjekte nicht zur Auszahlung kommen konnte, das Geld zu einer »Anthony Pollock Gründung« verwandt. Aus ihr sollen von der Association die jeweilig besten Rettungsapparate preisgekrönt werden.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat November 1903.

(Mitgeteilt durch die Herren **Gläfeke & Hennings**, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1246	mit	423 837	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft.	1308	»	47 822	»
Leichterfahrzeuge.	194	»	41 592	»
Zus.	2748	»	513 251	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	876	Fahrzeuge	mit	208 149	t N.-R.
belgischer	»	—	»	»	—	»
britischer	»	50	»	»	46 960	»
dänischer	»	113	»	»	46 834	»
schwedischer	»	74	»	»	24 335	»
norwegischer	»	77	»	»	37 010	»
französischer	»	2	»	»	650	»
russischer incl. finn.	»	36	»	»	34 735	»
niederländischer	»	16	»	»	24 217	»
div. Flaggen	»	2	»	»	947	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . .	2543	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	32	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	6	Std.	13	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	15	»	5	»
» » » 7,0—8,5 » »	15	»	44	»
» Schleppzüge	27	»	48	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	22	Min.
	ausgehend:	17	»
in Holtenau	eingehend:	20	»
	ausgehend:	16	»

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit.	312	Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	487	»

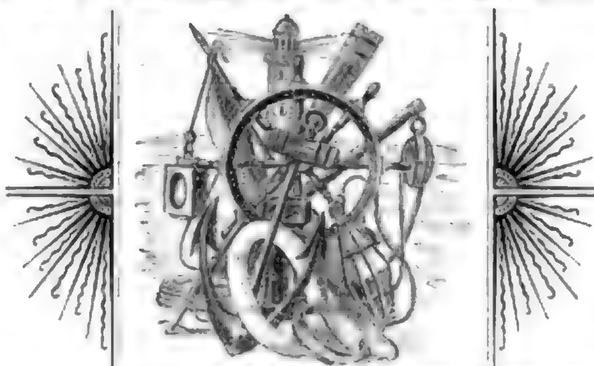
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 10 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Ausbildung der Schiffsoffiziere.

Die vom *Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg* ernannte Kommission, die sich mit dem von den Vorsteherämtern in Danzig, Königsberg und Memel beantragten *Fortfall der obligatorischen zwölfmonatigen Fahrzeit* als Vollmatrose auf Segelschiffen beschäftigt hat, ist einstimmig zu dem Beschluß gelangt, daß die gesetzlich bestehende Vorschrift betreffend:

»12 Monat Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen zwecks Erlangung des Steuermannspatentes«

unbedingt aus nachstehenden Gründen bestehen bleiben müsse.

Die Kommission schließt sich im allgemeinen ganz den Ausführungen des Stettiner Seeschiffer-Vereins in No. 30 und 31 der »Hansa« an.

Die auf der Verbandsseite veröffentlichte einzige gegenteilige Äußerung ist die Eingabe der Vorsteherämter der Kaufmannschaft von Danzig, Königsberg und Memel an den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe.

Die meisten Gründe aus letzterer Eingabe erscheinen uns nicht stichhaltig:

1. Die Behauptung, daß Jeder, der Steuermann werden will. unter dem jetzigen Gesetz seine ganze Fahrzeit bis zur Steuermannsprüfung auf Segelschiffen zurücklegen muß, trifft nicht zu, wie eine Durchsicht der Seefahrtsbücher der Steuermannsaspiranten ergibt; außerdem hält es die Kommission durchaus nicht für nachteilig, wenn die seemännische Ausbildung des Betreffenden nur auf Segelschiffen erfolgt; eine Anschauung, die auch in Seeschifferkreisen Danzigs Vertreter findet.

2. Die Unmöglichkeit für die Ostseereederei, sich einen Teil ihrer Steuerleute selbst heranzubilden, mag bestehen, immerhin ist das kein Grund unser bestehendes, bewährtes Gesetz zugunsten einer geringen Anzahl kleinerer Dampfer zu ändern, umsomehr, da eine genügende Anzahl von Schiffsoffizieren, die durchschnittlich der Dampferfahrt zustreben, vorhanden ist, welche sich im Laufe der nächsten Jahre noch um ein Bedeutendes vermehren wird. (Schulschiffe.)

3. Die Behauptung, daß der junge Steuermann, der nur Segelschiffsdienst kennt, auf einem Dampfer eine recht klägliche Rolle spielt, kann zuweilen zutreffen, die Kommission ist aber der Überzeugung, daß in den weitaus meisten Fällen der nur auf Dampfern ausgebildete junge Offizier viel öfter diese recht klägliche Rolle spielen wird.

Die angeführten Behauptungen betr. Unkenntnis der Waren, Stauung und Maschine, ferner die untergeschobene Ansicht, der Dampfer laufe auf Schienen, zeugen, um nicht zu sagen sie sind absurd, von sehr geringer Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse auf unseren heutigen Segelschiffen.

4. Dasselbe trifft zu für die angeführte *viel* gefährlichere Navigierung des Dampfers wegen der *Schnelligkeit* der Fortbewegung, und wegen des *Einflusses des Stahls* auf die Kompasse; ferner wegen der *größeren Klompiziertheit* des ganzen Mechanismus und wegen der größeren Schnelligkeit des Betriebes im Hafen.

Was ad 1, die Navigierung anbelangt, so ist die Kommission der Ansicht, daß die Navigierung eines Segelschiffes die gefährlichere ist; die Schnelligkeit der Segelschiffe übertrifft die der Ostseedampfer.

ad 2, da alle hier in Betracht kommenden Segelschiffe aus Eisen oder Stahl gebaut sind, ist auch der Einfluß des Stahls auf die Kompasse wie bei Dampfern vorhanden.

ad 3, für den Wachthabenden ist die Navigierung eines Seglers viel komplizierter als die eines Dampfers, denn die Regulierung der Fortbewegung, welche auf einem Dampfer von dem wachehabenden Maschinisten ausgeführt wird, liegt dem Steuermann eines Seglers außerdem ob, und infolgedessen erfordert die Navigierung eines Seglers eine größere Umsicht.

ad. 4. Ist die Schnelligkeit des Betriebes im Hafen auch bei den Segelschiffen bedeutend größer geworden; die Segler sind zu einem großen Teile mit Donkeykesseln, Dampf- und Motorwinden versehen worden, welche zum Anker- und Leinen-Einhieven und hauptsächlich zum Löschen und Laden in ausgiebigster Weise gebraucht werden. Demnach ist das zu löschende und zu ladende Tagesquantum der Arbeitskraft der Schiffe entsprechend in den Chartern dieser Schiffe um ein Bedeutendes gegen früher erhöht worden; Schnelligkeit im Hafen des Auslandes ist bei den Segelschiffen ein Hauptpunkt geworden.

Die Kommission ist der Ansicht, daß junge Steuerleute, welche sich die Ostsee-Reederei auf ihren Schiffen selbst heranbilden würde, weniger im Stande sein dürften, im Anfang eine Wache selbständig zu übernehmen, als solche Steuerleute, welche ihre Matrosen-Fahrzeit etc. auf Segel- *und* Dampfschiffen abgefahren hat, da sie von der Navigierung und den notwendigen Manöver der ihnen begegnenden Segler nichts verstehen.

Ferner: daß, wenn aus dem jetzigen Gesetz die *12monatliche Fahrzeit auf Segelschiffen* gestrichen würde, der Zug der nur auf Dampfern ausgebildeten Steuerleute auch fernerhin in demselben Maße den Nordsee-Reedereien zustreben würde wie heute, weil ihnen hier ein schnelleres Fortkommen durch die größere Anzahl der Schiffe in Aussicht steht.

Der Nachteil einer solchen Gesetzes-Änderung besteht nach Ansicht der Kommission darin, daß das zukünftige Offiziers-Personal unserer Handels-Schiffe bedeutend minderwertig werden, und unserer aufstrebenden Schiffahrt nur zum Schaden gereichen würde.

Gerade die bisherigen Vorschriften haben nach Ansicht der Kommission ein Personal herangezogen, welches die kräftige Entwickelung der deutschen Schiffahrt durchaus gefördert hat.

Die deutsche Segelschiffahrt, die an sich bedeutender ist, als die Reederei *des Teiles der Ostsee*, welche die Gesetzes-Änderung wünscht, und an deren Bestehenbleiben unser Deutsches Reich ein großes Interesse hat, würde nach Ansicht der Kommission aus Mangel an Personal bald eingehen müssen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 60 Pfg.

Einzelne Nummern à 60 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 2. Hamburg, den 9. Januar. 41. Jahrgang.

1903. (Schluß.)

Bot sich bisher leider nur wenig Gelegenheit, das Walten staatlicher Machthaber besonders beifällig zu begrüßen, so sind wir aufrichtig erfreut, zweien für Reeder und Seeleute wichtigen öffentlichen Organen, der Deutschen Seewarte und der See-Berufsgenossenschaft, unsere Anerkennung über ihre Wirksamkeit im Jahre 1903 aussprechen zu können. Die letztjährigen für die Schiffahrt bestimmten Veröffentlichungen der Seewarte zeigen unverkennbar das Bestreben, nur den realen Verhältnissen Rechnung tragen zu wollen. Sie zeichnen sich durch klare Ausdrucksweise und gediegenen Inhalt aus, der frei von wissenschaftlichen Hypothesen ist und eine Fülle praktischer Winke und nautischer Hilfsmittel enthält. Mit anderen Worten: die Seewarte dient, ihrer wahren Bestimmung gemäß, der Schiffahrt, wie sie heute betrieben wird, unter weitgehendster Berücksichtigung der Verhältnisse auch auf kleinen und kleinsten Seeschiffen. Spontan kam der Eindruck, wie wir ihn hier von der letztjährigen Tätigkeit der Seewarte haben, auch kürzlich im Hamburger Nautischen Verein zum Ausdruck, als einer zahlreich besuchten Versammlung die neuen Vierteljahrskarten für die Nord- und Ostsee zur Beurteilung vorlagen. Übereinstimmend — von sachkundigen Vertretern der Groß- und Kleinschiffahrt — wurde anerkannt, daß die Seewarte in letzter Zeit mit Erfolg bestrebt gewesen sei, den Bedürfnissen der modernen Schiffahrt Rechnung zu tragen und daß es ihr schon jetzt gelungen sei, das Interesse der seefahrenden Kreise für ihre Publikationen wesentlich zu erhöhen.

Gleich der Seewarte hat sich auch die See-Berufsgenossenschaft durch ihr segensreiches Wirken im letzten Jahre den Dank der seemännischen Kreise erworben. Ihre Bemühungen zur Feststellung der Ursachen der beklagenswerten Fischdampferverluste im letzten Winter, ihr Eintreten für das Zustandekommen einer Witwen- und Waisen-Versicherungskasse, ihr Vorsatz zum Bau eines Sanatoriums für nervenleidende Seeleute, alle diese Bestrebungen legen Zeugnis von dem praktischen und humanen Geist ab, der in der See-Berufsgenossenschaft auch im Jahre 1903 gewaltet hat. Gekrönt ist die letztjährige Tätigkeit der Genossenschaft durch das Zustandekommen der Tiefladelinie für alle deutschen Seeschiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt. Nach erfolgter Genehmigung der von der Genossenschaftsversammlung am 6. Juni v. J. angenommenen Freibordregeln durch das Reichs-Versicherungsamt, hat das Einkörnen der Lademarken sofort begonnen, um ununterbrochen fortgesetzt zu werden, bis alle Schiffe das Zeichen ihrer größten Eintauchtiefe tragen. Eine ebenso bedeutsame technische, wie wirtschaftliche und sozialpolitische Handlung schreitet damit zur lebhaften Genugtuung aller deutschen Seeleute ihrem Abschluß entgegen. Im Hinblick auf die im Herbst hier veröffentlichten Auslassungen des Herrn Admiral Schmidt und des Herrn Schiffbauingenieurs Rosenstiehl, sowie mit Rücksicht darauf, daß das wichtige Ereignis im Sommer gebührend

hier besprochen worden ist, beschränken wir uns auf die obigen Worte.

Ist über einen anderen Gegenstand, über die Reformbedürftigkeit des Gesetzes zur Untersuchung von Seeunfällen, zwar auch im letzten Jahre hier viel gesprochen worden, so mögen doch noch einige Bemerkungen am Platze sein. Die Diskussion war, als wir zuletzt zu der Materie Stellung nahmen, im vollen Gange, während sie gegenwärtig als vorläufig abgeschlossen angesehen werden kann. Vor einem Jahre war die Stellungnahme des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine und einer Kommission des Deutschen Nautischen Vereins bekannt. Wir konnten damals über ihre beiderseitige Auffassung sagen:

> Beide räumen dem Kapitän und Schiffsoffizier das Recht der Beschwerde an das Ober-Seeamt ein, wenn der Spruch des Seeamtes ein Verschulden enthält; beide halten eine Verlesung und nachträgliche Genehmigung der unter Eid abgegebenen Zeugenaussagen für notwendig und beide fordern sowohl für die Beteiligten wie für ihre Beistände das Recht der Einsicht in die Akten der Vorermittelungen.

Die Hoffnung war also vorhanden, daß die beiden großen Verbände in den Hauptfragen derselben Meinung sein würden. Diese zuversichtliche Ansicht geriet aber durch die letztjährigen Beschlüsse des Hamburger Nautischen Vereins etwas ins Wanken.

Als der Vereinstag des Nautischen Vereins herannahte, mußten wir aussprechen, daß der Hamburger Verein einen seiner vorjährigen Anträge, der auch anstandslos die Zustimmung der Kommission des Deutschen Nautischen Vereins gefunden hatte und der mit dem Standpunkt des Seeschiffer-Verbandes übereinstimmte, wieder zurückgezogen und daß er beschlossen hatte, ihn auf dem Vereinstag zu bekämpfen. Es handelte sich bekanntlich um die Streichung der Forderung: daß den Zeugen ihre Aussagen verlesen und von ihnen genehmigt werden. Auch der Hauptantrag, die Einräumung des Revisionsrechtes beim Ausspruch von Verschulden, hatte im Sinne der Kapitäne und Offiziere eine abschwächende Fassung erhalten. Die Leser wissen aus den Verhandlungen des letzten Nautischen Vereinstages, daß glücklicherweise die vom Hamburger Nautischen Verein gestellten Anträge abgelehnt worden sind und was von Wichtigkeit ist: abgelehnt gegen die Stimmen der Antragsteller. Wir sind erfreut, auch im Jahresbericht der Hamburger Handelskammer über das Gesetz zur Untersuchung von Seeunfällen einen Standpunkt vertreten zu sehen, der im Gegensatz zu den letztjährigen Beschlüssen des Hamburger Nautischen Vereins steht und sich beinahe völlig mit der Anschauung deckt, wie sie bisher alle Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere, wie sie der Hamburger Nautische Verein im Jahre 1901 und wie wir sie stets vertreten haben. Ist es auch bisher nicht ausdrücklich ausgesprochen, so fühlen wir doch aus den 1903er Entscheidungen des Kaiserlichen Oberseeamts den deutlichen Wink heraus, daß das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen einer gründlichen Änderung bedürftig ist. Allerdings geht aus diesen bemerkenswerten Äußerungen der obersten Instanz auch hervor, daß das Gesetz von den Seeämtern wiederholt unrichtig, und seltsamerweise dann immer zum Nachteil der Kapitäne und Offiziere ausgelegt worden ist. Jedenfalls spricht aber aus allen Anträgen von Fachkorporationen während der letzten beiden Jahre unzweideutig die Forderung: das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 den modernen Verhältnissen entsprechend abzuändern. Das sind Kundgebungen, denen sich die Reichsregierung kaum länger wird verschließen können. Hoffen wir, daß sich schon im nächsten Jahresbericht über das Vorhandensein eines Entwurfes zu einem neuen Gesetz sprechen läßt.

Noch über zwei Angelegenheiten, weil sie die deutschen nautischen Kreise in letzter Zeit lebhaft beschäftigt haben, soll kurz gesprochen werden.

Durch den Danziger Antrag, der die zwölfmonatige Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen, um Steuermann werden zu können, in Fortfall bringen und statt ihrer Segler- und Dampfer-Sonderbefähigungsnachweise einführen will, soll auf das bisher gut bewährte Ausbildungswesen ein Schlag ausgeführt werden, der unter allen Umständen scharf pariert werden muß. Wir sehen, trotz aller gegnerischen Äußerungen, in der Durchführung einer solchen Forderung eine Schädigung der Segelschiffsreederei sowie aller deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Gunsten der Reederei einer Stadt, die am 1. Januar 1903 nur 31 Dampfer mit zusammen 13 000 t Raumgehalt zählte. Ganz zu schweigen von der Gefahr, die der Schiffahrt in verkehrsreichen Gewässern droht, wenn das Kommando von Dampfern in Händen von Leuten liegt, denen jede seemännische Kenntnis abgeht Und warum ein solcher Vorschlag? Weil die Danziger Reederei unter dem Mangel von Steuerleuten leidet — heißt es im Antrag. Dieser Grund wird sich kaum mehr lange aufrecht halten lassen. Verschiedene Zeichen sprechen für eine Abnahme des Mangels an Steuerleuten auch in unserem fernen Osten. Und zwar: weil der Norddeutsche Lloyd und wohl auch noch andere bremische Reedereien bald ihren Bedarf an Steuerleuten aus den ausgebildeten Zöglingen des Lloyd-Kadettenschiffes decken werden; weil der Deutsche Schulschiffs-Verein jährlich ungefähr hundert junge Leute ausbildet, von denen später wohl gut die Hälfte die

höhere Karriere einschlagen werden und weil einige Segelschiffsreedereien auf ihren Schiffen nach dem Vorbild des englischen Apprentice-Systems junge Leute zum Steuermannsexamen vorbereiten. Alle diese Bestrebungen müssen dazu führen, daß innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre von einem Mangel an Steuerleuten, wie ihn heute die Danziger Reederei beklagt, nicht mehr die Rede sein kann.

Da wir uns einmal mit einer beantragten Abänderung des Nachweises über die Befähigung zum Seesteuermann etc. beschäftigt haben, mag auch gleich über die beabsichtigte Einführung einer Doppelprüfung auf Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen gesprochen werden, wie sie in einem neuen Entwurf über den Nachweis der Befähigung zum Seeschiffer und Seesteuermann enthalten ist. Der ersten Prüfung der Augen vor dem Steuermannsexamen soll, unbekümmert um einen etwa günstigen Ausfall dieser Untersuchung, eine zweite vor dem Schifferexamen folgen. Bekanntlich sind alle übrigen Seeleute, mögen sie als Kapitän, Steuermann oder Matrose fahren, von jeder weiteren Augenuntersuchung befreit, sobald sie auf Grund nur einer Prüfung den Nachweis zu bringen vermögen, daß sie die nötige Sehschärfe und das erforderliche Farbenunterscheidungsvermögen haben. Welche Gründe liegen hiernach vor, Steuermanns- und Schifferschüler unter eine für sie sehr nachteilige Ausnahmeverordnung zu stellen? Wir hoffen, daß sich, sowohl im Nautischen Verein wie im Schifferverband bei der zum Februar in Aussicht genommenen Besprechung des Danziger Antrages Gelegenheit bieten wird, auf den eben erörterten Punkt näher einzugehen.

Über Schiffahrtsabgaben, über ihre vom Hamburger Senat beabsichtigte Einführung auf der Unterelbe nach deren Regulierung, muß noch gesprochen werden, da unser Anfang Dezember hier vertretener Standpunkt anscheinend von einigen Lesern unrichtig ausgelegt worden ist. Wenn wir damals nicht als entschiedener Gegner solcher Abgaben auftraten, sondern vielmehr die Nachteile ohne Regulierung den Vorteilen nach der Regulierung gegenüberstellten und unter dem Eindruck dieser Betrachtung keine Veranlassung zu einem ausgesprochenen Standpunkt nahmen, so war für uns auch der Umstand maßgebend, daß aus Großreedereikreisen kein Widerspruch gegen die seit beinahe zwei Jahren (28. April 1902) bekannte Absicht des Senats geltend gemacht worden war. Wir glaubten die betreffenden Interessentenkreise wollten es dem Bundesrat und Reichstag überlassen, einen daraufbezüglichen Antrag des hamburgischen Senats abzulehnen. Unsere Annahme wurde durch die bekannte Erklärung des Herrn Reichskanzlers im Reichstage und durch die abwartende Stellung des Handelsvertragsvereins bestärkt. Auch ließ sich der Gedanke nicht abweisen, daß die Regierungen von Preußen und Hamburg, im Hinblick auf Kundgebungen aus Interessentenkreisen gegen die Einführung dieser Abgabe, das gemeinschaftlich in Aussicht genommene große Regulierungswerk der ganzen Unterelbe auf die lange Bank schieben würden. Eine Perspektive, die weder im Interesse der hamburgischen noch der deutschen Schiffahrt liegt. Allerdings läßt sich die Angelegenheit auch von einer anderen Seite beleuchten. Man kann sagen — und es liegt viel darin —: weil die beiden Regierungen das große Regulierungswerk durchführen wollen, muß ihnen schon angesichts der relativ kleinen von Hamburg allein in Aussicht genommenen Regulierung unzweideutig gezeigt werden, daß die Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten nicht durch direkte Besteuerung der Schiffahrtsinteressenten ermöglicht werden darf. Ebenso ist auch die Argumentation zu verstehen, daß Preußen, das den hamburgischen Senat anscheinend in seinem Bestreben zur Einführung von Abgaben unterstützt, dieses Entgegenkommen nur zeigt, um sich später auf Hamburg berufen zu können, wenn dem agrarischen Druck nach Abgaben auf Flüssen nachgegeben werden soll. Die Taktik der preußischen Regierung ließe sich auch noch unter dem Gesichtspunkt verstehen, daß für die preußischen Häfen Vorteile entstehen können, wenn Hamburg wegen hoher Schiffahrtsabgaben nicht mehr die Anziehungskraft ausübt, der es heute seinen Riesenverkehr verdankt. Allerdings eine sehr kurzsichtige Politik. Aber sie wird in Schiffahrtskreisen, besonders nach der Rede des Herrn Handelsministers in Altona, für möglich gehalten.

Wir sehen die Frage der Schiffahrtsabgaben läßt sich, wie andere auch, von zwei Seiten beleuchten. — Die hamburgischen Schiffahrtskreise, die sich bis vor wenigen Wochen noch in völliges Stillschweigen hüllten, haben gesprochen und neuerdings zu wiederholten Malen an verschiedenen Orten energisch gegen die beabsichtigte Einführung von Schiffahrtsabgaben für die Unterelbe Stellung genommen. Selbstverständlich ist ein solcher Schritt, ehe er unternommen wurde, wohl überlegt worden. Deshalb sehen wir auch keinen Anlaß mehr, eine gegenteilige Ansicht zu äußern.

Das vorhin erwähnte gemeinsame Vorgehen von Preußen und Hamburg zur Ausführung des großen Elberegulierungswerkes weckt die Erinnerung an eine andere Aufgabe, die gleichfalls von beiden Bundesstaaten gelöst werden soll: die Lokalverordnung für die Unterelbe. Wie weit sind die Beratungen gediehen, sind sie noch im Stadium der kommissarischen Verhandlungen? Im Frühjahr, als verschiedene Fachkorporationen innerhalb weniger Tage zur Stellungnahme eines Entwurfes zu dieser Verordnung aufgefordert wurden,

mußte man glauben, daß es den jahrelangen Bemühungen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine endlich gelungen sei, die beteiligten Regierungen zu seiner Ansicht bekehrt zu haben, zu der Anschauung, daß eine Lokalverordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe ebenso notwendig wie dringlich im Interesse einer sicheren Navigation sei. Wir haben uns anscheinend getäuscht, denn anders ist es wirklich nicht zu begreifen, weshalb die so sehnsüchtig erwartete Verordnung immer noch nicht ans Tageslicht tritt.

Daß die Reichsregierung im letzten Jahre noch mehr als früher dem Drange ihres sozialpolitischen Herzens gefolgt ist, wurde schon bei der Besprechung der Vorschriften des Reichsgesundheitsamtes ausgesprochen. In diesem Zusammenhang mag auch die Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik als ein beabsichtigter Schritt von Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage seemännischer Arbeiter auf Kosten ihrer Arbeitgeber erwähnt werden. Sehen wir von den damals gemachten Ausführungen des Herrn Prof. Tönnies ab, der sogar die zurzeit vorherrschende Tendenz des Seemannsverbandes zu billigen und diesen gegen sachlich und in bester Absicht vorgebrachte Bedenken in Schutz zu nehmen schien, dann muß den anderen Herren, die über die soziale Lage des seemännischen Arbeiters sprachen, das Recht zugebilligt werden, maßvoll in ihren Forderungen gewesen zu sein. Nicht unwesentlich wird diese weise Beschränkung auf den Vortrag des Herrn Kapitän Polis zurückzuführen gewesen sein, der als genauer Kenner der Verhältnisse, als Reedereivertreter wie als früherer Seemann, ein wahrheitsgetreues Bild der tatsächlich bestehenden Sachlage entwarf. Er hat damit gewiß dazu beigetragen, daß manches »sozialpolitische« Wort unausgesprochen blieb, das ohne seine überzeugenden Darlegungen gefallen und von der Mehrheit wahrscheinlich beifällig aufgenommen worden wäre.

Als ein erfreuliches vorher von vielen wohl kaum erwartetes Resultat der Besprechungen darf angeführt werden, daß der Vorsitzende, der bekannte Sozialpolitiker Frh. v. Berlepsch, nach Schluß der Debatte die arbeiterfreundlichen Eigenschaften der neuen Seemannsordnung unumwunden anerkannte. Das ist im Hinblick auf die Tendenz des Vereins immerhin ein recht wertvolles Zeugnis.

Eine ebenso erfreuliche Erscheinung war es, als einer der überzeugtesten Mitglieder des Vereins für Sozialpolitik, die Leitung des Seemannsverbandes einer vernichtenden Kritik unterzog. Das Urteil eines Mannes, der beispielsweise den in einem deutschen Reederverein herrschenden Geist reaktionär nannte, der also in den Augen der Leiter des Seemannsverbandes wohl von dem Verdacht frei ist, »Scharfmachergelüste« zu hegen, wiegt ziemlich schwer. Jedenfalls können die Mitglieder des Seemannsverbandes daraus erkennen, daß unser hier schon oft ausgesprochenes Urteil über ihre Leitung von einem Mann geteilt wird, der in politischer Beziehung dem Seemannsverband näher steht als uns. So lange die organisierten deutschen Schiffsleute nicht die völlige Unfruchtbarkeit der gegenwärtigen Verbandsleitung zu positiver Arbeit erkennen, sondern vielmehr deren verhetzende in Wort und Schrift ausgeübte Tätigkeit gutheißen, erschweren sie den Reedern auch die Erfüllung berechtigter Wünsche und machen es ihnen ganz unmöglich, solche Anträge und Beschwerden wohlwollend zu prüfen, die durch eine sachliche Erörterung ein für beide Teile nützliches Einverständnis zu Stande zu bringen vermöchte.

C. Schr.

Auf dem Ausguck.

Über eine Meinungsverschiedenheit bei der Lösung eines **Heuervertrags auf unbestimmte Zeit** wird uns aus Holtenau geschrieben:

An
die Redaktion der Deutschen Nautischen Zeitschrift »Hansa«
Hamburg.

Hiermit erlaube ich mir bei Ihnen höflichst anzufragen, wie der § 28 der neuen Seemannsordnung aufzufassen ist, in bezug auf den von mir gehabten Fall.

Die Mannschaften des D. »Franziska« sind laut Musterrolle geheuert »für die Fahrten nach den Ost- und Nordseehäfen auf unbestimmte Zeit, der Ausreisehafen ist Hamburg (in Kiel wurde die Musterrolle am 7. April 1903 ausgestellt) und ist eine Kündigungsfrist von fünf Tagen vorgesehen.«

Da nun in den meisten Fällen die Mannschaften ihren Abgang in Hamburg wählten, so glaubte ich dieses ebenso in einem der anderen Häfen vornehmen zu dürfen, ohne ihnen Reisegeld zum Ausreisehafen einzuräumen; auch sollte es nur unter besonderen Gründen am 4. Dezember in Stettin bei zwei Mann geschehen.

Hierin täuschte ich mich aber sehr, da der Herr Vorsitzende des Deutschen Seemannsamts zu Stettin erklärte, daß den Leuten Reisegeld nach dem Ausreisehafen zustände und zwar nach Kiel, wo die Musterrolle ausgestellt sei (Hamburg könne aber nicht als Ausreisehafen angesehen werden und wäre somit nichtig).

Außerdem wurde mir auf meine Anfrage weiter erklärt, daß wohl die Mannschaften ihre Entlassung in jedem deutschen Hafen nehmen könnten, ohne Ersatz zu stellen, wenn sie nur die bestimmte Kündigungsfrist innehielten.

Darnach würde den Leuten wieder mal mehr Recht eingeräumt wie dem Kapitän.

Wohl mancher meiner Kollegen wird hierüber wohl im Unklaren sein, weshalb ich um Ihre gütige Auskunft bitte.

Hochachtungsvoll ergebenst
H. G. E. Prignitz, D. »Franziska«.

Da es sich im vorliegenden Falle um eine Anheuerung auf unbestimmte Zeit handelt, kommt der § 28 Abs. 3 der Seemannsordnung in Betracht. Und zwar sein erster Satz, sofern Kapitän P., wie es vertragsmäßig festgelegt worden war, fünf Tage vor der Abmusterung gekündigt hatte. Kam er dieser Verpflichtung nach, — was wir voraussetzen — dann ist uns die Stellungnahme des Stettiner Seemannsamtes nicht verständlich. Auf welche Bestimmung sich ferner die Behauptung des Seemannsamtes stützt, wonach als Rückbeförderungsort der Anmusterungsort anzusehen ist, wissen wir nicht. Wo auch immer in der Seemannsordnung (S. O.) (§ 66 Abs. 3) von der Rückbeförderung eines Schiffsmannes die Rede ist, stets wird vom Ausreisehafen als Endziel gesprochen. Nur im § 60 ist dem Schiffsmann in dort näher bezeichneten Fällen das Recht gegeben, die Rückbeförderung auch nach dem Hafen, in dem er geheuert ist, zu beanspruchen. Im Übrigen kennt die S. O. nur bei Heuerverträgen »für eine Reise« oder »für eine bestimmte Zeit« Rückbeförderungsansprüche oder Heuervergütungen. Die Paragraphen 72 und 73, die dem Stettiner Seemannsamt vorgeschwebt haben mögen, beziehen sich nicht auf Heuerverträge für unbestimmte Zeit. Von solchen ist in der ganzen S. O. nur im § 28 Abs. 3 und im § 75 Abs. 1 die Rede. Da § 75 Abs. 1 mit der in Rede stehenden Streitfrage nichts zu tun hat und § 28 Abs. 3 nur gewisse Normen angibt, die jede der vertragschließenden Parteien bei einer Anheuerung auf unbestimmte Zeit zu beobachten hat, so gesellt sich den bisher bekannten Lücken in der S. O. eine neue hinzu. Nämlich: das Fehlen jeglicher Bestimmung über Ansprüche und Pflichten des Schiffsmannes oder des Kapitäns, falls einer von beiden, ohne die bei der Anmusterung vereinbarte Kündigungsfrist eingehalten zu haben, den Heuervertrag löst. Wir wollen nicht grade in Abrede stellen, daß sich gegebenenfalls gegen den Schiffsmann die §§ 33 Abs. 1, 93 Abs. 2 und 96 Abs. 2 ad. 2 u. 4 und gegen den Kapitän § 114 ad 3 geltend machen lassen, um einen Bruch der laut § 28 Abs. 3 eingegangenen Verpflichtung zu ahnden. Aber das bleibt immer nur ein Notbehelf, im Gegensatz zu den klaren Bestimmungen über Abschluß und Lösung von Heuerverträgen für eine Reise oder für eine bestimmte Zeit. In einem Kommentar zur S. O. zählt Landgerichtsrat E. Loewe alle in Betracht kommenden Möglichkeiten auf, nach denen ein Heuervertrag nach der S. O. recht- oder vorzeitig beendigt werden kann. Die Zusammenstellung bestätigt unsere Behauptung, daß sich die ganze S. O. nur im § 28 Abs. 3 und 75 Abs. 1 mit der Anheuerung auf unbestimmte Zeit beschäftigt, daß nähere Angaben über Pflichten und Rechte der Vertragschließenden aber fehlen. Wenn Herr Kapt. P. schließlich infolge Ausspruchs des Vorsitzenden vom Stettiner Seemannsamt meint, die Stettiner Behörde wolle den Schiffsleuten mit Bezug auf ihr Kündigungsrecht weitergehende Rechte als dem Kapitän zubilligen, dann bleibt nur die Annahme übrig, daß er den Vorsitzenden, dem der § 27 Abs. 2 natürlich sehr wohl bekannt ist, mißverstanden hat.

* * *

Unter dem Namen »**Lacoste Ship Brake**« wird in kanadischen Schiffahrtskreisen eine Erfindung zum Hemmen der Fahrt eines Schiffes viel besprochen, hat sie sich doch auf einen Flußpassagierdampfer über Erwarten gut bewährt. Es handelt sich um eine außenbords, mittschiffs an beiden Schiffsseiten angebrachte Vorrichtung, die auf mechanischem Wege von der Kommandobrücke aus in Funktion gesetzt wird. An jeder Seite eine schwere eiserne Tür, hinter ihr durch ein ingeniöses Patent mit dem Schiffsinnern verbundene, bewegliche, starke Eisenstützen. Beim Nichtgebrauch bildet die Tür mit der Schiffswand eine Fläche, bei ihrer Verwendung, entsprechend ihrem Zweck, tritt sie nach außen, um, senkrecht zum Schiffsrumpf, zu der Hemmvorrichtung zu werden, die sich, wie gesagt, bei Versuchen mit einem Flußpassagierdampfer, vorzüglich bewährt hat. Gutachten unabhängiger, sachkundiger Männer, darunter ein englischer und ein französischer Admiral, liegen über das Ergebnis jener Probeexperimente vor. Alle lauten günstig und aus einigen spricht der Wunsch: mit dem Versuche auf dem kleinen Schiffe nicht stehen zu bleiben. »Ein frommer Wunsch« sagten wir uns beim Lesen dieser Aussprüche; denn, um die Fahrt eines großen Seeschiffes zu hemmen, müßten die beiderseitigen Eisentüren Riesendimensionen haben. Dagegen sahen wir von vorneherein in der Erfindung, insbesondere bei Doppelschraubendampfern, ein vorzügliches Mittel, die Steuerfähigkeit des Schiffes mit Hilfe des Ruders und der Schrauben in einem gegebenen Augenblick ganz bedeutend zu erhöhen. Dieser Ansicht schloß sich Herr Kapt. Kaempff, mit dem wir darüber sprachen, nicht nur vollkommen an, er meinte auch, die Erfindung sei geeignet, an Bord der größten Seeschiffe als Fahrthemmungsmittel Nutzen zu bringen. Natürlich müßte zunächst ein Versuch gemacht werden. Aber wenn man bedenkt, welchen außerordentlichen Einfluß die Größe der Schraubenflügel auf die Fahrt und auf ihre Verlangsamung ausüben, dann wird man annehmen können, daß solche Hemmvorrichtungen, wie sie Herr Lacoste konstruiert hat, das Einstellen der Fahrt erheblich beschleunigen müssen. — Wir sind selbstverständlich gerne bereit, Interessenten, die Patentschrift und Abbildungen der Erfindung zur Verfügung zu stellen. Vielleicht halten sie es für wert, bei einem Neubau einen Probeversuch zu machen.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Kollision zwischen dem englischen Kriegsschiff »Melampus« mit dem englischen Dampfer »Ruperra« in klarem, guten Wetter um 3 h a. m. im Juli ca. 20 Sml. westlich von Wolf Rock. »Melampus«, das mittelste von drei in Kiellinie fahrenden Kreuzern, steuerte misw. WzN, als »Ruppetra« mit misw. SW¹/₂S-Kurs an Steuerbord-Seite des führenden Kreuzers, der »Europa«, gesichtet wurde. »Ruperra« hatte Wegerecht, die Kriegsschiffe mußten nach dem Straßenrecht mit Rechts-Ruder ausweichen. Alle Fahrzeuge blieben eine Zeitlang auf ihren Kursen. Dann kreuzte »Europa« in etwa zwei Kabellängen Abstand von »Ruperra« mit Links-Ruder deren Bug. »Melampus«, der als zweiter dieses Ausweichemanöver gleichfalls machen wollte, erkannte bei der Annäherung die Gefahr. Ebenso wie »Ruperra«, die einen langen Warnungspfiff abgab, ihren Kurs aber beibehielt, die Maschinen einen Augenblick lang stoppte, sie aber gleich ansetzte, als erkannt wurde, daß »Melampus« unter Rechtsruder hinter »Ruperra« herumzugehen versuchte. Diese Vorsichtsmaßregel, im gegebenen Augenblick die einzig richtige, kam zu spät. »Melampus« traf »Rupperra« mitschiffs an ihrer Backbordseite und beschädigte sie mit seinem Rammsporn so stark, daß das Kauffahrteischiff innerhalb kurzer Zeit sank. Das Gericht, das (21. Dezember) »Melampus« allein verantwortlich für die Kollision hielt, erhebt zunächst gegen »Europa« den Vorwurf, als fahrendes Schiff einer Division gegen das Straßenrecht (Art. 22) verstoßen und durch sein Manöver den ihm folgenden Kreuzer zu gleicher Maßnahme verleitet zu haben. Dem wachthabenden Offizier von »Melampus« wird vorgeworfen, daß er sich durch sein Folgen gegenüber dem Flaggschiff zu sehr an seine Instruktion gehalten, dagegen zu spät das Kauffahrteischiff beobachtet habe.

Paragraph 21 des Hamburger Hafengesetzes.

Dieser Paragraph, der bekanntlich verbietet, Taue oder Leinen ohne Genehmigung der Hafenbeamten über Verkehrswasserstraßen zu ziehen, außer wenn es zum Verholen von Fahrzeugen geschieht, gab der Firma Schrader & Wrede Anlaß zu einer Schadensersatzklage gegen die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft in Hamburg. Der Dampfer »Wilhelm August« der Klägerin war bei starkem Schneetreiben gegen eine Stahltrosse angefahren und dadurch erheblich durch sie beschädigt worden, die von einem Tankkahn der Beklagten nach einem Pfahl der dortigen Dückdalben-Reihe ausgebracht war. Das hanseatische Oberlandesgericht wies nach der »Hans. Ger.-Ztg.« die Klage aus folgenden Gründen ab:

»Was Verkehrswasserstraßen im Sinne dieser Vorschrift sind, erklärt das Gesetz nicht; nach allgemeinen Begriffen müssen dafür alle schiffbaren Gewässer gelten, in denen das Fahren nicht obrigkeitlich verboten ist. Die Begriffsbestimmung erleidet aber auch dann eine Ausnahme, wenn solche Gewässer mit obrigkeitlicher Erlaubnis zu Liegeplätzen verwandt werden, wie § 3 Haf.-Ordn. ausdrücklich anerkennt. Denn hier wird das Verlegen von Verkehrswegen verboten, sofern diese nicht als Liegeplätze ausdrücklich bezeichnet sind. Darnach ist das Ausbringen von Trossen an den öffentlichen, anerkannten Liegeplätzen gestattet, wie es ja auch die tägliche Übung aufweist. Voraussetzung ist dabei natürlich, daß die Fahrzeuge ordnungsmäßig befestigt werden und durch ihre Trossen nicht mehr Raum in Anspruch nehmen, als zur Befestigung notwendig ist. Indeß ist es, wie der Sachverständige Meyer bestätigt, erwünscht und gebräuchlich, die Fahrzeuge nicht unmittelbar an die Vertäuungspfähle zu legen, sondern einen Zwischenraum zu lassen, um das Ausholen solcher Fahrzeuge zu ermöglichen, die aus irgend einem Grunde das Lager verlassen wollen. Über diese Zwischenräume laufen die Trossen hinüber und das Durchfahren dieser Räume wird somit in der Regel auch für mäßig große und sogar für kleine Fahrzeuge gehindert. Jeder, der die Zwischenräume durchfahren will, muß sich daher zuvor überzeugen, ob das Befahren ohne Schaden möglich ist; wenn er es unterläßt, so handelt er auf eigene Gefahr.

Im vorliegenden Falle steht nun durch die Aussagen der Zeugen und Sachverständigen fest, daß der südliche, von der mittleren Dückdalben-Reihe nach Norden begrenzte Teil der Konkave zum Winterlager diente, während der mittlere Teil die Verkehrsstraße bildete, daß aber der Führer des Dampfers »Wilhelm August«, weil er zeitweilig in diese nicht einfahren konnte, seine Fahrt im südlichen Teil fortgesetzt und versucht hat, den ihm offen erscheinenden Raum zwischen den lagernden Tankkähnen und der mittleren Dückdalben-Reihe zu benutzen, ohne sich zu vergewissern, ob dies möglich sei. Dadurch rannte er gegen die vor jenem Raume ausgebrachte Trosse und brachte sich somit durch eigene Fahrlässigkeit den Schaden bei. Wenn demgegenüber Klägerin behauptet, die Entfernung der Kähne von der Pfahlreihe sei zu weit gewesen und der Führer des Dampfers habe aus diesem Grunde eine Trosse nicht vermuten können, so ermangelt diese Behauptung des Nachweises.«

Über Bergelohn

ist am 9. Dezember d. J. vor dem Graftschaftsgerichte in Lowestoft ein recht eigenartiger Fall verhandelt worden, der besonders für kleine Schiffe und Fischer manche Lehren enthält, und deshalb vielleicht verdient, in diesen Kreisen bekannt zu werden.

Die Königliche nationale (englische) Missionsgesellschaft für Tiefseefischer« als Reeder des Kutters »Euston«, der Führer und die Mannschaft dieses Kutters, klagten gegen die Eigentümer des russischen Schuners »Kiuwisch« auf Zahlung von 200 £ Bergelohn für Dienste, die die Kläger diesem Schuner, seiner Ladung und Fracht am 23. und 24. Okt. d. J. in der Nordsee geleistet haben. Die Beklagten bestritten zur Zahlung von Bergelohn verpflichtet zu sein, hatten aber 20 £ zur Bezahlung für geleistete Dienste beim Gericht deponiert.

Der Anwalt der Kläger führte aus, daß der Schuner schweres Wetter gehabt und seine Takelung nachgegeben habe und daß schließlich die Masten über Bord gegangen seien, wobei ein Mann der russischen Besatzung verletzt worden sei. Der Kutter »Euston«, das Missionsschiff, habe die Not der Russen gesehen, sei in seine Nähe gefahren und habe unter schwierigen Umständen zwei Leute an Bord geschickt. Man habe abgemacht, daß die beiden Leute an Bord bleiben sollten, daß kleine Boot sei weggetrieben. (Heißt natürlich eigentlich »hat man treiben lassen, und der Kutter hat es wieder aufgefischt«). Inzwischen sei der Fischdampfer »Bravo«, der in der Nähe beigedreht gelegen habe, herangekommen, habe das entmastete Schiff ins Schlepptau genommen und 90 Sm. weit nach Lowestoft geschleppt. Die ganzen Rettungsarbeiten hätten 26 Stunden gedauert.

Dagegen führte der Anwalt der Beklagten aus, daß der

russische Kapitän seinem verletzten Manne in der Tat gern habe alle mögliche Hilfe angedeihen lassen wollen und daß, sofern Jemand von der Besatzung des Kutters außer den Samariterdiensten auch andere Hilfe geleistet hätte, er auch ganz ordnungsmäßig dafür bezahlt werden solle. Man habe dem »Bravo« bereits 135 £ Bergelohn gezahlt, denn obwohl man davon gehört habe, so habe man doch nicht geglaubt, weder er noch die Vertreter in London, daß das Missionsschiff wirklich eine Forderung stellen werde.

Der Richter sagte hierauf, daß er nicht einsähe, in wie fern die »Euston«, das Missionsschiff, seinen Anspruch auf Bergelohn habe fahren lassen, weil schließlich die Hilfe des »Bravo« angenommen worden sei.

Der Anwalt der Beklagten entgegnet, daß es doch darauf ankomme, ob das, was die Leute vom Missionsschiff getan hätten, zur schließlichen Bergung des Russen beigetragen habe. Das sei aber nicht der Fall, denn der Schiffskörper sei intakt gewesen und Schlepperhilfe sei alles was überhaupt nötig gewesen sei.

Aber der Richter führt aus, daß ein Schiff, selbst wenn es nur eine Nacht lang in der Nähe des andern bleibt, Anspruch auf Bergelohn hat. Er zieht sich darauf mit den Beisitzern zur Besprechung zurück und verkündet nach Wiedereintritt: »es sei ganz klar, das Missionsschiff habe Anspruch auf Belohnung; allerdings würde das Gericht, wenn ihm der Fall von vornherein zur Entscheidung vorgelegt worden wäre, 135 £ wohl auch als genügend zur Befriedigung aller Ansprüche befunden haben, da der Wert des Geborgenen nur 462 £ betrage, aber da die Russen gewußt hätten, daß die Andern auch noch mit ihrer Forderung kommen würden, verdienten sie kein Mitleid (they were not entitled to much sympathy), fair und gerecht sei es, daß der Beklagte dem Kläger 40 £ zahle.«

R.

Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1903.

Schiffahrt. Die Lage des Frachtenmarktes ist das ganze Jahr hindurch eine sehr gedrückte gewesen. Die kleine Besserung, die sich in den ersten Monaten bemerkbar machte, war nicht von Dauer. Infolge des lebhafteren Ausfuhrgeschäfts konnten sich allerdings die ausgehenden Frachten etwas erholen, eingehend sind aber die Raten wieder auf dem tiefsten Stande des Vorjahres angelangt, ja noch unter denselben hinuntergegangen. Den Passagier-Linien nach Amerika gewährte der lebhafte Auswanderer- und der sich stetig mehr entwickelnde Reisenden-Verkehr einen erfreulichen Ersatz, wie überhaupt die regelmäßigen Linien, die durch Vereinbarungen sich einen Stamm fester Kundschaft zu sichern suchen, unter der Ungunst der Zeiten weniger leiden als die in freier Fahrt befindlichen Schiffe, denen eine derartige Macht nicht zu Gebote steht und die sich in den immer beschränkteren Fahrten, die ihnen verbleiben, umso schärfere Konkurrenz machen. Für die in den letzten Jahren übermäßig vermehrten Tramp-Dampfer und für Segelschiffe ist es vielfach unmöglich, Frachten zu erlangen, die auch nur die baren Auslagen der Reise, ohne jede Verzinsung und Abschreibung, decken. Bezeichnend ist, daß gerade von einer Vereinigung französischer Segelschiffs-Reeder, die infolge der hohen ihnen gewährten Meilengelder am meisten zu dem Druck auf die Frachten beigetragen haben, in diesem Monat die Einladung zu einer Konferenz ausgegangen ist, um über etwaige Mittel zur Besserung der Lage der Segelschiffs-Reederei zu beraten. In der Tat ist nach den Angaben Sachverständiger die Lage der französischen Segelschiffs-Reederei trotz der Subventionen noch ungünstiger als die ihrer unsubventionierten Konkurrenz, weil infolge der Unterstützungen die Sparsamkeit im Betriebe leidet und der kaufmännische Geist gelähmt wird. Es ist zu hoffen, daß diese Erkenntnis sich weiter Bahn bricht und zur Beseitigung des ungesunden Subventionssystems führt, das noch nirgend dauernde Erfolge erzielt hat. Auf der inzwischen in Paris stattgehabten Konferenz sind Abreden getroffen worden, die dahin zielen, durch einen engeren Zusammenschluß der Segelschiffs-Reedereien Englands, Deutschlands und Frankreichs für Schiffe über 1000 R.-T. Minimal-Frachtsätze festzusetzen, welche, ohne den Warenverkehr zu erschweren, die effektiven Auslagen der Reise annähernd decken, und die Schiffe lieber aufliegen zu lassen, als sie zu verlustbringenden Frachten in Betrieb zu halten.

Hafenverkehr. Der Schiffsverkehr im Hamburger Hafen hat auch in diesem Jahre seine stetig zunehmende Bewegung fortgesetzt. Die Zunahme des Raumgehalts der angekommenen Schiffe wird nach den bisher vorliegenden Angaben voraussichtlich wieder, wie in den Vorjahren, etwa 350000 R.-T. betragen. Allerdings steht diese Zunahme erheblich zurück hinter derjenigen Antwerpens, wo sie im vorigen Jahre die außerordentliche Höhe von fast einer Million Tonnen erreichte, nachdem sie im Jahre vorher 700 000 Tonnen betragen hatte, sodaß der Vorsprung Hamburgs, der im Jahre 1900 noch 1 300 000 t betrug, im Jahre 1902 auf 300 000 t zurückgegangen ist. Freilich ist dabei zu berücksichtigen, daß das belgische Vermessungsverfahren die Schiffe größer erscheinen läßt als das deutsche (die Schiffe einer hiesigen Reederei wurden 1902 hier mit 133 826, in Antwerpen mit 157 265 t, also 17 % mehr, angeschrieben), was bei 8—9 Mill. Tonnen einen Unterschied von über 1 Mill. Tonnen zu gunsten Antwerpens ausmacht, und ferner kommt für die wirtschaftliche Bedeutung der Zahlen in Betracht, daß Hamburg im allgemeinen der Ausgangs- und Endhafen, Antwerpen nur Anlaufshafen ist, wie denn von der Zunahme Antwerpens in den beiden letzten Jahren von 1 700 000 t genau die Hälfte auf deutsche Schiffe entfällt, vorwiegend Schiffe der hamburger und bremer Linien, welche Antwerpen anlaufen. Ist somit die Stellung Hamburgs als erster Hafen des Kontinents noch nicht gefährdet, so verdient doch immer diese außerordentliche Zunahme Antwerpens volle Beachtung. Deutschland wird, wenn es seinem bedeutendsten Hafen die erste Stelle erhalten sehen will, nichts tun dürfen, um die Konkurrenz der fremden Häfen zu begünstigen, und Hamburgs Behörden und Kaufmannschaft werden alle Kräfte anspannen müssen, um unseren Hafen leistungsfähig zu erhalten, den Schiffen günstige Bedingungen zu bieten und eine Steigerung der schon hohen Platzspesen zu vermeiden.

Verein für Sozialpolitik. Die im September hier stattgehabte Tagung des Vereins für Sozialpolitik hat sich außer mit den Ursachen des letzten wirtschaftlichen Rückganges, über welchen die Erörterungen wesentlich neues nicht zutage gefördert haben, mit einer Untersuchung der Lage der Seeleute beschäftigt. Die Handelskammer hat sich von der Zusammenkunft schon deshalb ferngehalten, weil sie es unzeitgemäß und für den sozialen Frieden nachteilig hielt, daß diese Fragen, nachdem sie viele Jahre hindurch unter Vernehmungen von Vertretern aller Interessentenkreise in der Technischen Kommission für Seeschiffahrt, im Reichsamt des Innern, im Bundesrate und schließlich im Reichstage von allen Seiten aufs gründlichste durchberaten und neu geregelt waren, von einem privaten Vereine von neuem, und zwar auf Grund eines Fragebogens, der dem Arsenal des Seemanns-Verbandes entnommen zu sein schien, zur Erörterung gestellt wurden, und dadurch die durch jene Beratungen hervorgerufene Erregung, die sich nach Verabschiedung der neuen Seemanns-Ordnung

eben erst einigermaßen gelegt hatte, von neuem entfacht wurde.

Eine eigentümliche Beleuchtung erhielten die »arbeiterfreundlichen« Bestrebungen des Vereins durch den wenige Tage später in Dresden abgehaltenen Parteitag der sozialdemokratischen Partei, auf welchem mit denkbarster Schroffheit der zielbewußte Klassenkampf proklamiert wurde. Die Vorgänge auf dem Parteitage und die Auflösung der National-Sozialen Partei, nachdem die Reichstagswahlen ihrem Führer gezeigt hatten, daß für seine vermittelnden Tendenzen in der breiten Masse des Volkes kein Boden sei, werden hoffentlich den Anhängern der bestehenden Staats- und Gesellschaftsordnung die Augen darüber öffnen, daß auf dem Wege immer weiteren Entgegenkommens gegen die Forderungen der Arbeiterführer der soziale Frieden nicht zu erreichen ist, daß dadurch vielmehr nur das Ansehen und die Anhängerschaft der Sozialdemokratie gesteigert wird. Die bürgerlichen Parteien und die Regierungen sollten erkennen, daß einem Gegner gegenüber, der den Kampf will, schwächliche Theorien nicht am Platze sind, und sollten mehr denjenigen Gehör schenken, die in ihrer Geschäftstätigkeit mit den Arbeitern in persönlicher Berührung stehen und über die Bedeutung und Behandlung der Arbeiterfragen praktische Erfahrungen gesammelt haben. Gewiß ist es notwendig, daß der Verbesserung der Lage der unbemittelten Klassen, namentlich auf dem Gebiete des Wohnungswesens, auch ferner volle Aufmerksamkeit zugewandt werde; aber das Liebäugeln mit dem sog. vierten Stande, wie es heutzutage Mode geworden ist, schafft keine Zufriedenheit, sondern schwellt nur der Sozialdemokratie die Segel, und das Trugbild der wirtschaftlichen und politischen Gleichheit aller Menschen führt mit unabweisbarer Konsequenz zur Massenherrschaft und zu einer Tyrannei, von der der sozialdemokratischen Parteitag einen Vorgeschmack gegeben hat.

Seemannsordnung. Schiffstagebuch. Die am 1. April d. J. in Kraft getretene Seemanns-Ordnung hat für die Kapitäne eine außerordentliche Mehrbelastung mit Schreibwerk und Formalitäten herbeigeführt. Dafür nur ein Beispiel. In verschiedenen Paragraphen, namentlich solchen, die von dem Verhältnis zu den Seeleuten handeln, ist gesagt, daß der Kapitän die betreffenden Vorgänge oder Anordnungen ins Schiffstagebuch einzutragen habe. Nach dem H. G. B. ist das Tagebuch unter Aufsicht des Schiffers vom Steuermann zu führen und vom Schiffer und Steuermann zu unterzeichnen. Daß von diesem altgewohnten Verfahren durch jene Fassung eine Ausnahme vorgeschrieben werde, ist von vielen Kapitänen und auch Reedern, die ja noch anderes zu tun haben, als sich mit der scharfen Auslegung der Gesetze zu beschäftigen, nicht angenommen worden, was umso erklärlicher ist, als nach allgemeiner Ansicht die mechanische Arbeit des Schreibens bei einer Beurkundung nicht das wesentliche, vielmehr eine unter Aufsicht des Verantwortlichen von einem anderen geschriebene und von jenem zum Zeichen seines Einverständnisses unterschriebene Beurkundung einer von jenem eigenhändig geschriebenen gleichwertig ist. Ein Seemannsamt hat aber Eintragungen über Vergehen von Schiffsleuten, welche nicht vom Kapitän eigenhändig, sondern in der üblichen Weise gemacht waren, als nicht vorhanden angesehen und deshalb ein Einschreiten gegen die Schiffsleute abgelehnt. Der Verein Hamburger Reeder hat sich hiergegen an das Reichsamt des Innern gewandt, dieses hat jedoch die Auslegung des Seeamts für richtig erklärt.

Vorschußzahlungen. Wie bedenklich die in der Seemanns-Ordnung zur Durchführung gelangte Tendenz ist, im vermeintlichen Interesse der Seeleute ihr Verhältnis zu den Reedern bis in alle Einzelheiten unabänderlich zu regeln, zeigen die Schwierigkeiten, die hinsichtlich der Vorschußzahlungen entstanden sind. Diese Zahlungen wurden bisher durch Anweisungen geleistet, die an die Bedingung geknüpft waren, daß der Seemann bei Abgang des Schiffes und wenn ein benachbarter Hafen angelaufen wird, auch beim Abgang von diesem an Bord sei. Der § 42 will jedoch anscheinend für derartige Anweisungen nur die Bedingung zulassen, daß der Seemann beim Abgang vom Musterungshafen an Bord sei. Da aber Vorschußnoten ohne jede weitere Bedingung geradezu ein Anreiz zum Desertieren im Anlaufhafen sein und die Reeder mit vielen Verlusten bedrohen würden, so beschlossen diese, von dem ihnen im § 47 gelassenen Rechte Gebrauch machend, durch Vereinbarung auf den Heuerscheinen Vorschüsse überhaupt nicht mehr zu gewähren, als Ersatz aber den Seeleuten Anweisungen auf verdiente Heuer zu geben, gegen die nach Verlauf eines halben oder eines Monats der betreffende Heuerbetrag gezahlt wird, wenn der Seemann sich dann noch an Bord befindet. Auch gegen diese Anweisungen sind Bedenken erhoben worden, die wir für völlig unbegründet halten, die aber, wenn sie als begründet anerkannt werden sollten, dahin führen würden, daß die Seeleute sich nicht nur ohne jede Vorschüsse und ohne einen Ersatz für dieselben würden behelfen müssen, sondern daß auch die Ziehscheine als ungesetzlich angesehen werden müßten, auf die jetzt die Reedereien den Angehörigen der auf längeren Reisen befindlichen Seeleute monatlich die halbe Heuer derselben auszahlen unter der zum Schutze der Reeder für den Fall inzwischen erfolgter Abmusterung oder Desertion des Seemanns erforderlichen Bedingung, daß der Seemann sich nach den letzten Mitteilungen noch an Bord befunden habe. Der Fortfall dieser Ziehscheine würde die Angehörigen der Seeleute in schwere Verlegenheit bringen, für die die Verantwortung auf die allzu seemannsfreundlichen Urheber dieser Bestimmung fallen würde.

Besetzung der Schiffe mit Offizieren. In den am 1. April 1904 in Kraft tretenden Ausführungsbestimmungen zur Seemanns-Ordnung betr. die Besetzung der Schiffe mit Kapitänen und Offizieren ist, wenn sie auch noch vielfach sehr weit gehen, in einigen Punkten den von uns erhobenen Bedenken Rechnung getragen worden, insbesondere darin, daß die Verpflichtung, die Schiffe den Vorschriften entsprechend zu besetzen, den Kapitänen nur insoweit auferlegt ist, als die Umstände es gestatten. Vom Reichsamt des Innern ist angeregt worden, ob die den Konsuln früher beigelegte Befugnis, von den damaligen bezüglichen Bestimmungen Ausnahmen zu gestatten, der neuen Verordnung gegenüber aufrechtzuhalten sei. Wir haben uns dagegen ausgesprochen, weil das leicht als eine Beschränkung der erwähnten Befugnis der Kapitäne, in Notfällen selbständig von den Vorschriften abzuweichen, aufgefaßt werden könnte.

Gesundheitliche Ausführungs-Bestimmungen. Die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen sind noch nicht erlassen, sondern bilden noch immer den Gegenstand der Beratungen in den Behörden und den Nautischer Vereinen. Die Forderungen des Entwurfs hinsichtlich der Beschaffenheit der Logisräume und hinsichtlich der sonstigen gesundheitlichen Einrichtungen für die Schiffsleute werden auf den großen modernen Schiffen im allgemeinen bereits erfüllt, zum teil übertroffen, auf den älteren und kleineren Schiffen ist ihre Erfüllung oft unmöglich. So freudig alle Fortschritte auf diesem Gebiete, die in den letzten Jahrzehnten freiwillig gemacht sind und zweifellos auch ferner werden gemacht werden, zu begrüßen sind, so erforderlich ist es, daß bei bezüglichen Zwangsvorschriften auf die Verhältnisse, namentlich die gedrückte, wirtschaftliche Lage der mittleren und kleineren Reedereien, Rücksicht genommen werde, was unseres Erachtens in der Vorlage nicht genügend geschehen ist.

(Schluß folgt.)

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Germ. Lloyd hat der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, den Bau eines **Inspektionsdampfers** in Auftrag gegeben, der eine Maschine von 60 ind. Pferdekräften erhalten wird und im April geliefert werden soll.

* * *

Stapelläufe.

Der neue **Dampfer »Cap Ortegal«**, der für die Ham.-Südam. Dampfschiffahrtsgesellschaft am 30. Dezember auf der Werft von Blohm & Voß vom Stapel gelassen wurde — wir haben in letzter Nummer schon kurz das Ereignis gemeldet — hat folgende Dimensionen: 440 × 52 × 34; Tragfähigkeit 7500 t. Schwergut bei 26½' Tiefgang. Das unter Spezialaufsicht der Experten des »Germanischen Lloyd« erbaute und mit der höchsten Klasse desselben ✠ 100 A. L. E. versehene Schiff erhält eine durchlaufende lange Poop, lange Back, zwei Pfahlmasten und einen Schornstein. Die beiden dreif. Expansionsmaschinen von zus. 4500 indiz. Pferdestärken sollen dem Dampfer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Knoten per Stunde verleihen. Der Dampf wird in zwei doppelendigen und zwei einfachendigen Kesseln erzeugt werden. Die Kabinen für 140 Passagiere I. Kajüte, sind teils auf dem Brückendeck, teils auf dem Promenadendeck untergebracht; 245 Zwischendeckspassagiere werden in der Poop und dem hinteren Zwischendeck Unterkunft finden. 10 Dampfwinden größter Sorte mit Ladebäumen dienen zur Bearbeitung der Ladung.

* * *

Auf der Werft des Bremer Vulkan lief am 31. Dezember v. J. der für Rechnung des Norddeutschen Lloyd im Bau befindliche Passagierdampfer **»Malaya«** glücklich vom Stapel. Das Schiff hat eine Länge von 210', eine Breite von 22' 2" bei 13' 11" Seitenhöhe und 11½ Tiefgang. Es ist nach den neuesten Erfahrungen speziell für den Passagierverkehr an der Küste Ostasiens erbaut und mit allen modernen Apparaten und Einrichtungen für Passagiere I., II. und III. Kl. ausgestattet, und besitzt elektrische Beleuchtung in allen Räumen.

* * *

Auf der Neptunwerft, Rostock, lief der Dampfer **»Schwennau«**, für Gebr. Petersen in Flensburg erbaut, glücklich vom Stapel. Der Dampfer hat 3000 t Deplazement.

* * *

Probefahrten.

Am 29. d. M. machte der auf der Werft von Burmeister & Wains erbaute Dampfer **»Baker«**, gebaut für Rechnung des des Herrn M. Jebsen zu Hamburg, seine Probefahrt, die zur allgemeinen Zufriedenheit verlief.

Vermischtes.

Nach dem handelsstatistischen Bureau sind im Jahre **1903 in Hamburg** 14 028 Schiffe mit 9 156 000 t R. angekommen und 14 073 Schiffe mit 9 221 000 t R. abgegangen, der gesamte **Seeschiffsverkehr** umfaßte demnach eine Bewegung von 28 101 Schiffen mit 18 377 000 t R. gegen 26 593 Schiffe mit 17 432 000 in 1902 und 25 670 Schiffe mit 16 735 000 t R. im Jahre 1901. Die Ankünfte aus europäischen Ländern bezifferten sich im letzten Jahre auf 12 500 Schiffe mit 5 449 000 t R. gegen 11 740 mit 5 143 000 in 1902, während aus außereuropäischen Ländern 1528 Schiffe mit 3 707 000 t in 1903 gegen 1557 mit 3 584 000 t R. im Vorjahre angekommen waren.

Tätigkeit des Bremerhavener Seeamts im Jahre 1903. Das Bremerhavener Seeamt verhandelte nach der »Wes.-Ztg.« im abgelaufenen Jahre in 69 Sitzungen über 96 Seeunfälle. Die meisten Verhandlungsfälle betrafen den Verlust von Menschenleben; in 17 Fällen handelte es sich um Kollisionen, wobei in acht Fällen der Verlust von Schiffen und von Menschenleben eintrat. Bei den untersuchten elf Strandungsfällen hatten vier den Totalverlust der betreffenden Schiffe herbeigeführt. Von acht Schiffen, wovon sechs zur Fischdampferflotte gehörten, konnte nur festgestellt werden, daß sie mit ihrer gesamten Besatzung verschollen sind. Die Zahl der Menschenleben, die bei sämtlichen zur Untersuchung gekommenen Seeunfällen verloren gingen, betrug 181. Zwei Schiffsführern wurde durch seeamtlichen Spruch die Berechtigung zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen.

Über **Holmes Lights** wird uns geschrieben: In einem Artikel der »Hansa« Nr. 51 hebt Herr Malchow, z. Zt. I. Off., einen Mangel, der dem Holmes Light anhaftet — die lange Dauer der Inbetriebsetzung — hervor, dem Genannter durch seine Erfindung abhelfen will. Das Bestreben, Rettungskörper zu vervollkommnen und dadurch brauchbarer zu machen, ist nur anzuerkennen und dankbar zu begrüßen. Der angegebene Mangel ist jedoch nicht der einzige; denn wie der Brand auf dem D. »Ottawa« am Pier in Nordenham in der Nacht zum 23. Oktober v. J. bewiesen hat, ist das Holmes Light direkt gefährlich und nur der Umsicht und Entschlossenheit beherzter Personen war es zu danken, daß Nordenham von einem großen Unglück bewahrt wurde. In die anscheinend durchgerostete Dose wird von dem vorher niedergegangenen Regen eingedrungen sein und hat die Füllung — Phosphor calcium, das bei Berührung mit Wasser sofort zündet — in Brand gesetzt. Außer dieser Gefährlichkeit ist das Holmes Light auch noch insofern unpraktisch, als ein Verunglückter beim Ergreifen der Boje sich an der offenen Flamme verbrennen und durch die ausströmenden giftigen Gase betäuben kann. Das Phosphor calcium, der wenig bekannte chemische Stoff in den Holmes-Dosen wird vielfach und auch in nautischen Kreisen noch mit Calcium carbid verwechselt, ein Beweis, daß s. Z. im Schiffahrtsteil der verschiedensten Blätter der oben erwähnte Brand auf der »Ottawa« mit Unrecht auf die Entzündung von Calcium carbid zurückgeführt wurde. Calcium carbid brennt selbst im größten Feuer nicht, sondern das in Verbindung mit Wasser sich entwickelnde Acetylen muß erst entzündet werden und brennt dann mit heller weißer Flamme. Über eine Acetylen-Rettungsboje wurde bereits mehrfach in der »Hansa« referiert und sind verschiedene Schiffe der Kriegs- und Handelsmarine damit ausgerüstet. Es ist dies die Acetylen-Nacht-Rettungsboje, System Wiese-Gröschner, bei der die Flamme in einer geschlossenen Laterne brennt und gegen Wind und Wasser geschützt ist.

Prüfungswesen.

Am Mittwoch den 20. Januar d. J. wird an der *Seefahrtschule in Bremen* eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt beginnen. Mit ihr ist eine Sonderprüfung in Maschinenkunde und eine in Schiffbautecknik verbunden. Anmeldungen sind bis spätestens zum 15. Januar an den Vorsitzenden der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling zu richten.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 4. Januar. Nach Begrüßung der Mitglieder im Neuen Jahre, wird mitgeteilt, daß am 25. Januar über Desinfektions- und Feuerlöschapparate gesprochen werden soll. Zu dieser Sitzung sollen die hier domizilierten Fachvereine geladen werden. Von einem Herrn Hansen ist ein Flaschenpostbehälter nebst Begleitschreiben, Beschreibung und zwei Gutachten zur Stellungnahme eingeschickt worden.

Der Hauptbehälter besteht aus einer Kautschuk-Flasche von 500 Gramm Inhalt, vom Hals bis zum Boden 18 cm hoch, äußerer Durchmesser 8 cm, innerhalb der Flasche ist eine wasserdichte in deutschen Landesfarben gestrichene Hartgummiröhre angebracht zur Aufnahme des Flaschenpostbriefes. Der Verschluß der Röhre geschieht durch einen Korken. Bei der Herausnahme des Briefes kann die Röhre der Länge nach aufgeschnitten werden. Der Verschluß der Flasche ist durch einen wasserdichten Kautschukstöpsel mit starkem imprägnierten Bindfaden und Plombe bewerkstelligt. Der Selbstkostenpreis stellt sich bei einzelnen Exemplaren auf ca. Mk. 5 per Stück.

Ist auch bei der Abnahme einer größeren Anzahl Exemplare eine Preisermäßigung in Aussicht genommen, so hält der Verein, in Übereinstimmung mit dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes und dem Kieler Nautischen Verein, die beide die Erfindung begutachtet haben, diesen Preis doch für zu hoch. Auch gegen die geringe Größe der Flasche (Form einer Potterflasche) werden Bedenken erhoben, wie überhaupt die Meinung Ausdruck findet, daß die obligatorische Einführung einer bestimmten Sorte von Flaschenposten wegen der Gefahr, daß andere Flaschenposten unbeachtet bleiben könnten, nicht zu empfehlen sei. In diesem Sinne wird Herrn Hansen Mitteilung gemacht werden. Zu dem Antrag der Flensb. Handelskammer über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Maschinisten (Siehe S. 559 Jahrg. 1903) äußert sich in ablehnendem Sinne Herr Hartlep, indem er auf die bevorstehende Reorganisation des höheren Maschinistenpersonals als auf eine Maßnahme hinweist, die es untunlich erscheinen läßt, jetzt mit Abänderungsvorschlägen zu einer Bundesratverordnung hervorzutreten, die am 1. April 1904 in Kraft treten soll. Vermag die Versammlung dieser Schlußfolgerung auch nicht durchweg zu folgen, so wird doch als erwünscht betrachtet, daß Damper in großer Fahrt außer dem Maschinisten I. Klasse zwei II. Klasse an Bord haben sollen. Daher lehnt der Verein die von Flensburg beantragte Aufhebung des § 7 Abs. III der Bekanntmachung betr. die Besetzung deutscher Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren vom 16. Juni 1903 ab. Hierauf wird das sechste Rundschreiben einer kurzen Besprechung unterzogen und befürwortet, das bereits von Kiel aus auf die Tagesordnung des Vereinstages gestellte Thema »Schiffsstatistik« noch durch eine Besprechung über ein einheitliches Schiffsvermessungs-Verfahren zu erweitern. Ebenfalls wird auf Grund des Rundschreibens der Wunsch geäußert, den Begriff »Tropen« im Sinne des § 35 der Seemannsordnung genauer festzustellen. Herr Dr. Ehlers bringt sodann zur Kenntnis, daß die hiesige Polizeibehörde Übertretungen der Kaiserl. Verordnung innerhalb des Hamburger Hafengebietes durch außerordentlich hohe Strafen ahndet, wozu sie nach Ansicht des Redners nicht befugt sei. Es wäre erwünscht, wenn ein in dieser Weise Bestrafter die Gerichte in Anspruch nehmen wollte, um die Streitfrage über die Kompetenz der Polizeibehörde entscheiden zu können. Nächste Sitzung am 11. Januar.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. Januar. Als Mitglied wurde Herr Kapt. Reimers, S. Pestalozzi, aufgenommen. Unter den Eingängen war eine Einladung des Nautischen Vereins zur Teilnahme an einer Sitzung am 25. Januar, wo von verschiedenen namhaften Sachverständigen Vorträge über Desinfektions- und Feuerlöschapparate gehalten werden sollen. Der Verein beschloß die Einladung dankend anzunehmen und den Nautischen Verein sowie den Verein der Kapitäne und Offiziere zur Teilnahme an einem Vortrag einzuladen, den der bekannte Polarforscher Julius v. Payer am 30. Januar im Sitzungssaale des Vereins halten wird. Zu Delegierten für den Verbandstag wurden außer dem Vorsitzenden und Schriftführer, den Herren Schroedter und Lewens, die Herren Bendix, Elson, Frantz und Hilgendorf gewählt. Zu Mitgliedern für den Wahlaufsatz des Vorstandes wurden die Herren Breuhahn, Diedrichsen, Köhn, Reinicke und Voß gewählt. Herr Kapt. Reinicke (Assistent der Seewarte) schildert hierauf in übersichtlicher Darlegung den Zweck und die Einteilung der neuen von der Seewarte herausgegebenen *Vierteljahrskarten für die Ost- und Nordsee.* (Ihre Beschreibung siehe S. 625 Jahrg. 1903. D. R.) In einer Besprechung, die sich an das Referat schloß, wurde der Seewarte lebhafter Dank für die Herausgabe dieser sehr nützlichen und praktisch angeordneten Karten ausgesprochen. Zugleich wurde der Seewarte, die ein Urteil des Vereins über ihre neueste Publikation schriftlich gewünscht hatte, anheimgegeben, in späteren Karten das Land, im Gegensatz zu den Banken und zum Wasser, etwas stärker hervortreten zu lassen, sei es durch schärfere Kennzeichnung der Konturen oder durch eine dunklere Farbenhaltung des ganzen Landes. Dieser Wunsch wurde mit Rücksicht darauf ausgesprochen, weil sich der beanstandete Mangel hauptsächlich dann fühlbar machen werde, wenn der Navigateur in dunkler Nacht zur Orientierung schnell einen Blick in die Karte werfen wolle. Der Seewarte wird in diesem Sinne berichtet werden. — Auf Veranlassung des Vorsitzenden beschloß der Verein sodann auf dem nächsten Verbandstage die Ruderkommandofrage abermals zur Sprache zu bringen. Und zwar nach der Richtung, daß der Reichsregierung die große Beunruhigung in Seeschifferkreisen nach dem Bekanntwerden der neuen Verordnung ungeschminkt geschildert und im Anschluß daran das Ersuchen gestellt werde, das der deutschen Handelsmarine dekretierte Ruderkommando den anderen maritimen Staaten zur Annahme zu empfehlen. In der nächsten Sitzung am 13. Januar wird die im November abgebrochene Diskussion über die Seemannsordnung, über ihre Lücken und Unklarheiten, in Gegenwart des Rechtsbeistandes, Herrn Dr. jur. Kaemmerer fortgesetzt werden. Die Generalversammlung findet am 27. Januar statt. Anträge sind bis spätestens zum 13. Januar schriftlich beim Vorstande einzureichen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Auf Erkundigungen, die sie an zuständiger Stelle eingezogen hat, erfährt die »Weser-Zeitung«, daß die in der englischen Presse verbreiteten Nachrichten über die Weigerung deutscher Matrosen vom D. »Hohenzollern« der angeblich schiffbrüchigen Besatzung eines Seglers Hilfe zu leisten, infame Verläumdungen sind. Tatsächlich handelt es sich um die Anfrage einer eisernen Bark, die die Großmarsstenge verloren, sonst aber keine Beschädigungen erlitten hatte, um Überlassung von drei Matrosen des Dampfers zur Ergänzung der Besatzung des Seglers. Weil die Bark durchaus manövrierfähig war, lehnten die Decksleute der »Hohenzollern« auf Anfrage ihres Kapitäns ab, den Aufenthalt auf ihrem Schiff mit

dem auf dem ihnen völlig unbekannten Segler zu vertauschen. Zu erwähnen ist auch noch, daß der Kapitän der »Hohenzollern«, der dem Segler sofort Hilfe anbot und sich bereit erklärte, die Seglerleute an Bord des Dampfers zu nehmen, eine abschlägige Antwort erhielt.

* * *

Die Lübecksche Reederei hatte am Ende des letzten Jahres einen Raumgehalt von 59 397 t Br.-R., gegen 34 005 im Vorjahre und 17 176 Ende 1901. Der Bestand der Flensburger Reederei betrug am 1. Januar 91 Schiffe mit 63 510 t N.-R. gegen 94 mit 65 480 im Vorjahre.

* * *

Unter dem Namen »Madagaskar-Handels-Gesellschaft« ist in Hamburg zur Aufrechterhaltung eines Schiffsverkehrs zwischen Madagaskar und Südafrika eine Gesellschaft konstituiert worden, zu deren Gründern u. A. die Herren Rob. M. Slomann jr. und C. Andersen gehören.

* * *

Über Bremen wanderten im Jahre 1903 im Ganzen 175 320 (143 329 im Vorjahre) Personen aus. Darunter waren 16 639 Deutsche und 158 681 Ausländer. Die Ver. Staaten figurieren als Reiseziel der Auswanderer mit 164 271 Köpfen.

* * *

Ausland.

Nach »Fairplay« sind im Jahre 1903 auf britischen Werften 905 Schiffe mit 1 465 000 t Br. gegen 712 mit 1 470 000 t gebaut worden.

* * *

Nach der »Shipping Gazette« hat die Strandung des D. »Finland« im Wielingen Kanal vor Nieuwe Sluis zu erneuten Beschwerden über die schlechte Befeuerung und Betonnung dieses Kanals geführt. Die Handelskammer in Antwerpen soll diesen Wünschen durch eine Eingabe an die belgische Regierung Rechnung tragen.

* * *

Dem vor etwa Jahresfrist gegründeten Verband französischer Reeder haben sich, um die Kette zu schließen, nun auch die Reeder aus Dünkirchen und Graveline angeschlossen.

* * *

Das österreichische Reichsgesetzblatt publiziert eine kaiserliche Verordnung, mit welcher die Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine und der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe bis zum 31. Dezember 1904 erstreckt wird.

* * *

Im Jahre 1903 sind in Antwerpen 5761 Schiffe mit 9 131 831 t angekommen, 719 350 t mehr als im Vorjahre.

* * *

Die Verwaltung für Hafenangelegenheiten in Rußland hat beschlossen den Onega-See durch einen Kanal mit dem Weißen Meer zu verbinden. Der Kanal würde eine Länge von etwa 200 Werst haben und dürfte einen Kostenaufwand von 12 Mill. Rubel erfordern.

* * *

Über den Umfang von Desertionen und ihre Verteilung auf deutsche, englische, französische und norwegische Schiffe liegen für San Francisco folgende amtliche Angaben vor:

	Deutsche	Britische	Französ.	Norweg.
Schiffe	14	64	55	2
Mannschaft	357	1778	1376	33
Deserteure	110	638	84	7
Prozentsatz d. Deserteure	31	36	6	21

* * *

Der Raumgehalt amerikanischer Seeschiffe (Küstenfahrt ausgenommen) war Mitte des vorigen Jahres mit 873 000 t R. registriert, gegen 2 496 000 im Jahre 1861 und 981 000 im Jahre 1810, als die Ver. Staaten 7 Millionen Einwohner hatten, während sie heute über 80 Millionen zählen.

* * *

In Gegenwart Sachverständiger sind auf einem Dampfer zwischen New-York und Boston eingehende Versuche mit einem Schallsignalapparat gemacht, dessen Töne unter Wasser abgegeben und von Feuerschiffen, die gleichfalls mit solchen Apparaten versehen waren, in dem erwarteten Sinne (Richtungs- und Entfernungsangaben) beantwortet worden sind.

* * *

Die japanische Reederei Nippon Yusen Kaisha kehrt für das letzte geschäftliche Halbjahr (1. April bis 30. September 1903) eine Dividende von 12 pCt. aus.

* * *

Der Plan für den Bau eines Hafenbassins in Valparaiso ist von dem Reederausschuß der Kongreßmitglieder und anderen Persönlichkeiten, die zur Besprechung der Angelegenheiten im Finanzministerium zusammenkamen, einstimmig gutgeheißen worden. Die Regierung wird bei dem Kongreß die Bewilligung der Geldmittel zur Ausführung der Werke im nächsten Jahre beantragen.

Wichtige Änderungen im Leuchtfeuer- und Betonnungswesen. *)

Lizard-Feuer soll vom 23. Juni ab, statt alle 5 Sek., wie gegenwärtig, alle 3 Sek. einen weißen Blitz von 0.13 Sek. Dauer mit einer Verdunkelung von 2.87 Sek. zeigen. Seit dem 25. Dezember v. J. sind die folgenden, Jahre hindurch vergeblich als notwendig befürworteten Landfeuer in Betrieb gesetzt worden: **Djebel-Teir.** Einfaches Blinkfeuer von 5 zu 5 Sek. auf 15° 32.5' N und 41° 49' O-Lg.; **Zebayer** (auf der Insel »Pic central«; Zebayer Inseln) dreifaches Blinkfeuer von 10 zu 10 Sek. auf 15° 1.4' N. und 42° 9.4' O-Lg.; **Abu-Aïl** (auf der Insel »Coin«, Abu Aïl-Inseln) doppeltes Blinkfeuer von 10 zu 10 Sek. auf 14° 4.5' N. und 42° 49' O-Lg.; **Mokka** (auf der Sandinsel auf der Reede von Mokka) einfaches Blinkfeuer von 5 zu 5 Sek. auf 13° 18.5' N. und 43° 13.5' O-Lg. Alle Feuer sind weiß.

Das Wrack des Fischdampfers »Orion« ist 15 Sml. nördlich von **Haaks Feuerschiff** auf ungef. 53° 13' N. 4° 18.5' O-Lg. gesunken.

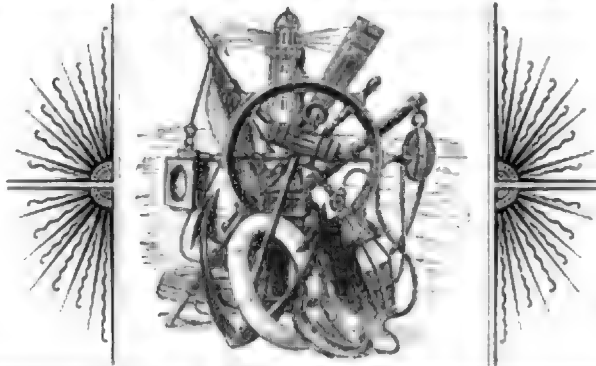
*) Unter dieser Überschrift sollen in Zukunft wichtige Veränderungen im Leuchtfeuer- und Betonnungswesen viel befahrener Gewässer in gedrängter Kürze bekannt gegeben werden, gleichfalls Angaben über neu gefundene Untiefen innerhalb oder in der Nähe verkehrsreicher Schiffahrtsstrecken. Mit dieser Zusammenstellung soll einem wiederholt geäußerten Wunsch aus Leserkreisen Rechnung getragen werden. Da sich unsere Absicht aber nur mit Hilfe der aktiven Kapitäne und Schiffsoffiziere zweckmäßig durchführen läßt, bitten wir um die erforderliche Unterstützung.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Zum Verbandstag. *Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins weist erneut darauf hin, daß laut § 6 unseres Statuts Anträge zur Tagesordnung des Verbandstages mindestens vier Wochen vorher dem geschäftsführenden Verein einzusenden sind. Dieser Termin läuft am 11. Januar ab. Sind bis dahin keine weiteren Anträge eingegangen, dann wird der Vorstand des geschäftsführenden Vereins die Tagesordnung feststellen, den Vereinen von der Verteilung der Referate Kenntnis geben und sie um umgehende Rückäußerung bitten, damit der Versand der Einladungen etc. an die Herren Vertreter der Hohen Regierungen und Behörden keinen Aufschub erleidet. Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins würde dankbar sein, wenn ihm besondere Wünsche über die Verteilung der Referate bezw. Korreferate unverzüglich mitgeteilt würden.*

Das strafgerichtliche Urteil im Kollisionsfalle „Terra“ — „Hugo“.

Bekanntlich hat die erste Strafkammer des Landgerichts in Stettin die Führer der Personendampfer »Terra« und »Hugo« zu je sechs Monaten Gefängnis verurteilt, trotzdem der Staatsanwalt nur 4 bezw. 2 Monate beantragt hatte. Dieses außerordentlich strenge Urteil, das in Seeschifferkreisen lebhafte Beunruhigung hervorgerufen hat, gab dem Vorstand des geschäftsführenden Vereins Anlaß, den Vorsitzenden des Stettiner Vereins, Herrn Kapitän Bening um sein Urteil und um Schilderung des Sachverhaltes zu bitten. Herr Kapt. Bening hat mit der bei ihm bekannten Liebenswürdigkeit diesen Wunsch erfüllt und im Nachstehenden einen Bericht eingeschickt, der umso wertvoller ist, als der Berichterstatter in diesem Kollisionsfall selbst als Sachverständiger sein Urteil vor Gericht abgegeben hat.

Der Vorsitzende unseres Stettiner Seeschiffer-Vereins schreibt:

»Nach unserer Ansicht ist das Urteil, welches die Strafkammer gefällt, zu hart; und sind die begleitenden Umstände nicht genügend gewürdigt, sondern hat in der Hauptsache der beklagenswerte Verlust von drei Menschenleben die Richter bei ihrem Urteil beherrscht.

Die Katastrophe hat sich so schnell abgespielt, daß eine grobe Fahrlässigkeit — die Begründung des Urteils — vom fachmännischen, und wir glauben auch vom menschlichen Standpunkt, betrachtet, nicht vorliegt. Folgende Tatsachen gelten als erwiesen. »Hugo« hatte an seiner linken Seite, Oder abwärts fahrend, angelegt und ca. 5 Minuten an der Anlegestelle verweilt. Er fuhr dann mit voller Kraft ab und versuchte, die Oder in einem Winkel von ca. 45° durchquerend, seine rechte Seite zu gewinnen. Von der Abgangs- bis zur Kollisionsstelle ist die Entfernung ca. 170—180 m. Bis kurz vor dem Zusammenstoß hat die Maschine des »Hugo« voll gearbeitet; die Geschwindigkeit des Dampfers beträgt 8—8.5 Sm., da derselbe ein kleines scharfes Schiff ist, so darf man die Durchschnittsgeschwindigkeit, von dem Augenblick, wo sein rotes Licht sichtbar wurde, bis zur Kollision auf 6 Sm. schätzen. Dies zugrunde gelegt, würde die Zeit, welche zum Durchlaufen der 170—180 m gebraucht wurde, zwischen 55 und 60 Sekunden liegen. Die örtlichen Verhältnisse sind nun derart, daß die »Terra« den »Hugo« überhaupt nur erst in einem Abstande von 180—190 m sehen konnte. Da »Terra« halbe Kraft fuhr, so legte sie mit 7—7.5 Sm. Geschwindigkeit die Strecke vom Sichten bis zum Zusammenstoß auch in ungefähr 50—50 Sekunden zurück, wenn man das Stoppen mit berücksichtigt. Dem »Terra«-Führer ist nun grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen, weil er entgegen Art. 25 nach Sichten des roten Lichtes links Signal und Ruder gab. Dem Führer des »Hugo« ist der Vorwurf gemacht, daß er mit voller Kraft seine rechte Seite zu gewinnen suchte. Nach unserer Ansicht ist es auf engen Revieren ein großer Fehler, daß die Befolgung des Art. 25 à tout prix angestrebt wird. Eine eingehende Aussprache über die allgemeine Auffassung des Zwischensatzes in Art. 25 »wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist«, erscheint uns wünschenswert. Die buchstäbliche Befolgung des Art. 25 seitens des »Hugo« ist die Ursache des Zusammenstoßes. Wenn man aber die Zeit in Betracht zieht, in welcher das Erblicken einer Gefahr und der Zusammenstoß selbst stattgefunden hat — 50—60 Sekunden — so erscheint uns das Urteil zu hart und es ist kein Wunder, wenn in unseren hiesigen Seeschifferkreisen schwere Bedenken gegen das Befahren unseres Reviers während der Dunkelheit sich geltend machen.«

Im Anschluß daran werden wir in einer der nächsten Nummern einige Stellen aus dem Gutachten des Herrn Kapt. Bening wiedergeben. Enthält es doch Aussprüche, die ebenso wie auf die Oder-, auch auf die Elbe- und Weser-Verhältnisse passen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 3. **Hamburg, den 16. Januar.** **41. Jahrgang**

Auf dem Ausguck.

Amtlich wird bekannt gegeben, daß der Bundesrat dem Ausschußbericht über den Entwurf von Vorschriften über den **Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute** auf deutschen Kauffahrteischiffen zugestimmt hat. Den Inhalt des Ausschußberichts kennen wir leider nicht, die offizielle Vertretung deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere ist bedauerlicherweise nicht um ihre Ansicht über Abänderungen der Bundesratsverordnungen vom 6. Aug. 1887, vom 28. Juni 1891 und der Bekanntmachung vom 11. Juni 1891 befragt worden. Nach Allem, was aber bisher bekannt geworden ist, hat der Bundesrat den bekannten Danziger Antrag über den Wegfall der obligatorischen Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen unberücksichtigt gelassen. Sehr dankenswert, nur sind mit der Erledigung dieses Punktes die Abänderungsvorschläge nicht erschöpft. Welchen Standpunkt hat der Bundesrat gegenüber dem Antrag des Schulschiffvereins eingenommen? Wie hat er sich zu der beabsichtigten Doppeluntersuchung über Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen gestellt? Hat er die Dienstzeit als Obermatrose der Kaiserl. Marine (§ 8 der Bundesratverordnung vom 6. August 1887) der Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen nach wie vor gleichgestellt? Das sind Fragen, an deren Beantwortung, außer den zunächst beteiligten Kapitänen und Schiffsoffizieren, auch die Reeder und die See-Berufsgenossenschaft ein weitgehendes Interesse haben. Ist die Zustimmung des Bundesrats zum Ausschußbericht als endgültige Stellungnahme der Hohen Körperschaft anzusehen, wie es den Anschein hat, dann würden wir lebhaft bedauern, daß von dem bisher bewährten Prinzip abgewichen wäre: vor Erlaß einschneidender Verordnungen oder vor der Fertigstellung eines Gesetzentwurfes die Ansicht derjenigen Kreise einzuholen, auf die jene Vorschriften Bezug nehmen sollen. In solchem Falle würden auch die vom Deutschen Nautischen Verein und vom Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine zum Februar in Aussicht genommenen Verhandlungen über »Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren« zwecklos sein. Hoffentlich war unsere Prämisse unrichtig.

* * *

Über **Befeuerung und Betonnung der Ansegelung der Schelde** wird uns geschrieben: Das Stranden des Red Star-Dampfers »Finland« im Wielingen Seegat unweit Nieuwesluis hat ernste Beunruhigung in beteiligten Kreisen hervorgerufen. Die

ungenügende Befeuerung und Betonnung dieses Wasserwegs ist eine beständige Quelle von Gefahren für die nach der Schelde bestimmten Schiffe. Schon seit Jahren hat man darüber von Kapitänen und Lotsen bittere Klagen gehört, denen man die Berechtigung nicht absprechen kann. Vergleicht man die Ansteuerungskarte für Dünkirchen, das doch ein Hafen von untergeordneter Bedeutung ist mit der für die Schelde, die zum zweitgrößten Hafen Europas führt, so findet man, daß Dünkirchen sich der größten Vorsorge der französischen Regierung erfreut und daß allen Gefahren durch kräftige Leuchtfeuer und zahlreiche Tonnen nach Möglichkeit vorgebeugt ist. Obwohl der französische Hafen in keiner Weise mit Antwerpen hinsichtlich seiner Größe und Wichtigkeit verglichen werden kann, so ist doch auf der $8^1/_2$ Meilen langen Strecke von Dyck-Feuerschiff bis Dünkirchen-Piers der Seemann weit sicherer als in irgend einem Teile des Wielingen-Gats. In Dünkirchen ist ein mächtiges elektrisches Leuchtfeuer von mehr als 20 Meilen Sichtweite, das einkommende Schiffe stets in Sicht des Feuerschiffs an der westlichen Durchfahrt bringt. Diese selbst ist im Norden bezeichnet durch das Feuerschiff und sieben schwarze Tonnen, von denen vier je ein festes rotes Licht zeigen, während im Süden vier rote Tonnen liegen, zwei mit festem grünen Licht und zwei mit festem weißen Licht. Von hier müssen einkommende Schiffe das Dyck Flashing Feuerschiff in 11 Meilen Abstand sehen und 2 Meilen davon östlich das Feuerschiff Snouw. Diese beiden Feuerschiffe bringen den Seemann bis an die Piers von Dünkirchen, wo außerdem noch brillante Gezeitenfeuer auf den Molenköpfen angebracht sind. Vergleichen wir damit einmal die Befeuerung des Wielingen-Seegats, das von zahlreichen sehr großen Passagier- und Frachtschiffen benutzt werden muß. Von dem Außen-Feuerschiff Wandelaer bis nach Vlissingen ist das Gat 21 Meilen lang. Aber auf der ganzen Strecke von Ostende bis Vlissingen, einschließlich der Feuer von Heyst, Blankenberghe, Knocke usw. sind die Feuer an Land sehr schlecht, außerdem sind die beiden Feuer von Nieuwesluis, durch welche Dampfer »Finland« irregeführt wurde, so aufgestellt, daß man sie für die Ankerlichter eines Dampfers halten kann, eine Verwechselung, die auch tatsächlich öfter passiert. Zwei andere Leuchtfeuer sollen nach der Bemerkung in der Karte elf Meilen weit sichtbar sein, aber nach der Versicherung von Seeleuten, die viel auf der Schelde verkehren, ist dies nur selten der Fall. Ebenso wird viel über das rote Drehfeuer des Feuerschiffs Wielingen geklagt, das neun Meilen sichtbar sein soll, bei etwas häsigem Wetter aber überhaupt nicht zu sehen ist. Man hat schon die Aufmerksamkeit der belgischen und der holländischen Regierung auf diese ernsten, die ganze Schiffahrt gefährdenden Mißstände gelenkt, es wäre aber jedenfalls gut, wenn alle Dampfer-Gesellschaften, die auf der Schelde ihre Dampfer verkehren lassen, gemeinsam die Regierungen darum angingen, mehr Augenmerk auf die Sicherheit von Leben und Eigentum in ihren Gewässern zu haben.

* * *

Der **Anteil** der **deutschen Schiffahrt** am **koreanischen Verkehr** hat seit 1898 stetig abgenommen. An dem Schiffsverkehr in den Häfen Koreas 1902, über dessen Umfang genauere Angaben bereits gebracht worden sind, war Deutschland nur noch durch einen Dampfer vertreten. Dieser Rückgang wird dadurch erklärt, daß früher einige der koreanischen Regierung gehörige Dampfer, die dem deutschen Lieferanten noch nicht bezahlt waren, unter deutscher Flagge fuhren. Nachdem dies Verhältnis aufgehört hat, ist der deutsche Anteil an der koreanischen Schiffahrt wieder zurückgegangen. Jetzt läßt die Hamburg-Amerika Linie regelmäßig zweimal in drei Monaten einen Dampfer auf der Linie Hongkong—Schanghai—Chemulpo—Port Arthur und zurück über chinesische Häfen laufen. Es soll jetzt von dieser Gesellschaft noch ein zweiter Dampfer in diese Fahrt eingestellt werden. Diese erhöhte Teilnahme der deutschen Schiffahrt an dem koreanischen Verkehr wird erst in der Statistik des Jahres 1903 zum Ausdruck gelangen.

* * *

Nach der uns im November v. J. gewordenen Information hatte der oberste amerikanische Gerichtshof im Urteil der gegen »Southwark« gerichteten Klage der **Harter Act eine neue Auslegung gegeben.** Diese Annahme trifft, wie aus dem nachstehenden dankenswerten Schreiben hervorgeht, glücklicherweise **nicht** zu. Das Schreiben lautet:

New-York, den 26. Dezember 1903.

An die verehrliche Redaktion der »Hansa«

Hamburg.

Nr. 50 der »Hansa« vom 12. Dezember dieses Jahres enthält unter: »Auf dem Ausguck« einen Artikel des Inhaltes, daß der oberste amerikanische Gerichtshof in Sachen M. Fuller & Co.—»Southwark« ein Urteil abgegeben habe, wodurch der Harter Act eine neue Auslegung erhalte. Ich erlaube mir, darauf aufmerksam zu machen, daß dies nicht zutreffend ist.

Das »Bill of Lading« der »Southwark« enthielt eine Klausel, welche den Eigentümer von jeglicher Verantwortlichkeit für die Seetüchtigkeit des Schiffes enthob. Wenn diese Klausel zu Recht bestehen blieb, dann brauchte der Eigentümer überhaupt gar nicht den Versuch zu machen, oder sich befleißigen, sein Schiff seetüchtig zu machen, und der oberste Gerichtshof hat sich ganz natürlich geweigert, eine derartige Bedingung anzuerkennen.

Die Frachtbriefe anderer Linien bedingen, daß den Eigentümer keine Verantwortlichkeit für verborgene Schäden (latent defects) treffe, wenn er, respektive sein Vertreter (Agent), »has exercised due diligence to make the ship in all respects seaworthy«. Dies ist in Übereinstimmung mit der Harter Act, und ist vom obersten Gerichtshof als rechtskräftig bestätigt worden. Wenn der Frachtbrief der »Southwark« eine solche Klausel enthalten hätte, und es möglich gewesen wäre, »due diligence« nachzuweisen, dann wäre der Fall auch zu Gunsten der »Southwark« entschieden worden. Es ist hervorzuheben, daß, wenn der Eigentümer gebührende Sorgfalt zeigen muß, er diese Bedingung nicht erfüllt, wenn er einfach einen erfahrenen und sonst verläßlichen Vertreter (Agent) beauftragt. Wenn er seine Verpflichtung einem Agenten überträgt, dann muß dieser nachweislich in dem beregten Falle die gebührende Sorgfalt gezeigt haben. Wenn Letzterer dies nicht getan hat, dann ist der Eigentümer für die Folgen verantwortlich. Im »Southwark«-Falle war der Agent des Eigentümers nicht »diligent«, daher mußte der Eigentümer des »Southwark« für den verursachten Schaden aufkommen.

Ich empfehle mich Ihnen

Hochachtungsvoll und ergebenst

Emil L. Boas.

Zur Lage des Schiffahrtswesen in Rußland.

Von *F. Hahn.*

Die neue Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen in Rußland entwickelt eine geradezu fieberhafte Tätigkeit, welche sich nach zwei Richtungen erstreckt. Die erste betrifft die gesetzliche Regulierung des Schiffahrtswesens, die zweite die Förderung und Entwicklung der Handelsmarine, um derselben eine ihr gebührende Stellung im internationalen Wettbewerb zu verschaffen.

Zur Tätigkeit der Hauptverwaltung in erster Beziehung wäre anzuführen, daß sie schon mit einigen neuen Gesetzen an die Öffentlichkeit getreten ist; das erste betrifft die Schiffsmaschinisten. Es wurde am 15. August v. J. publiziert und tritt nach fünf Jahren in Kraft, also am 15. August 1908. Gemäß dieser Verordnung dürfen nur geprüfte Mechaniker Stellung als Maschinisten auf Dampfern der Handelsmarine finden. Die Schiffsmechaniker werden in drei Kategorien geteilt und das neue Gesetz normiert genau, wieviel Mechaniker und welchen Grades auf jedem Dampfer vorhanden sein müssen. Jeder Passagierdampfer muß einen Mechaniker 1. Grades und zwei 2. Grades aufweisen, Frachtdampfer mit Maschinen von mehr als 1000 HP. einen Mechaniker 1. Grades und einen 2. Grades; Dampfer, deren Maschinen 100—1000 HP. entwickeln, haben einen Mechaniker 2. Grades und einen 3. Grades in ihre Besatzung aufzunehmen und endlich Dampfer mit Maschinen von weniger als 100 HP können von einem Mechaniker 3. Grades bedient werden.

Ein zweites neues Gesetz betrifft die Uniformierung der Offiziere und Mannschaft der Handelsflotte. Auf allen Passagier- und solchen Frachtdampfern, welche Passagiere befördern, ist die Uniform obligatorisch, sowohl für die Offiziere, als auch für die Mannschaft. Allen übrigen Seeleuten bleibt es anheimgestellt, nach Ermessen die Uniform zu tragen oder nicht.

Der wichtigste gesetzgeberische Akt befindet sich noch in der Vorbereitung. Die Hauptverwaltung arbeitet nämlich eine neue Seemannsordnung aus, über deren Inhalt jedoch noch wenig verlautet Jedenfalls werden die Seeunfälle auf russischen Schiffen in der neuen Seemannsordnung die genügende Beachtung finden. Heutzutage ziehen bekanntlich diese Unfälle auf russischen Schiffen keine weitere Verhandlung nach sich, wenn nicht gerade das Kriminalgericht auf Grund des allgemeinen Strafgesetzbuchs einspringt oder aber das Zivilgericht sich mit ihnen beschäftigen muß, falls eine Entschädigungsklage vorliegt.

Mehr von administrativer Bedeutung ist das von der Hauptverwaltung ausgearbeitete einheitliche Hafenreglement, welches schon beendigt ist und in nächster Zeit publiziert werden soll. Ausländischen Kapitänen, welche mit ihren Schiffen russische Häfen besuchen, wird von dem Lotsen jedesmal ein Exemplar der obligatorischen Verordnungen eingehändigt werden, worüber sie zu quittieren haben, damit sie sich zeitig mit denselben bekannt machen können. Handelskammern im Auslande steht es frei, von den betreffenden russischen Hafenverwaltungen Auskünfte über die Höhe der Hafenabgaben einzuverlangen, damit sie imstande sind, die von ihren Fahrzeugen erhobenen Zahlungen zu kontrollieren.

Schon in das Gebiet der Unterstützung und Förderung der russischen Schiffahrt gehört das Gesetz über Lombardierung von Seeschiffen durch die Reichsbank, welches schon in den nächsten Tagen dem Reichsrat zur Bestätigung zugehen wird. Geldvorschüsse sollen sowohl auf hölzerne, als auch eiserne und stählerne Schiffe erteilt werden. Außerdem wird beabsichtigt Bauprämien zu verteilen. Die freie Wahl des Ankaufs von Schiffen im Auslande wird gewahrt, jedoch soll besonders der Kauf von in Rußland gebauten Fahrzeugen gefördert werden. Zur Ausreichung von Darlehen ersucht die Hauptverwaltung vorläufig um Gewährung eines Kredits von zwei Millionen Rubel.

Dann beabsichtigt die Hauptverwaltung in Petersburg eine Musterwerft zu gründen, zu welchem Zweck sie vom Reichsrat die Auswerfung von 1 Million Rubel beansprucht.

Ein weiteres Projekt der Hauptverwaltung nimmt schon einen ganz riesenhaften Umfang an. Sie verlangt 150 Millionen Rubel zum Ausbau der Häfen, damit im Verlauf von 7 Jahren alle in Rußland vorhandenen Häfen nach den neuesten Erfahrungen der Technik ausgebaut werden können.

Zuletzt wird auch die Subsidierung der Schiffahrt durch Prämien beabsichtigt. Laut Beschluß der mit der Ausarbeitung hierher bezüglicher Regeln betrauten Kommission, sollen Navigationsprämien pro Seemeile verliehen werden und zwar nicht allein für Fahrten zwischen russischen Häfen, sondern auch an russische Schiffe, welche zwischen ausländischen Häfen verkehren.

Die Frage über die Zweckmäßigkeit von Navigationsprämien wurde auf der letzten Sitzung der Kaiserlich Russischen Gesellschaft für Schiffahrt am Donnerstag den 30. Oktober debattiert. Wenn sich auch einige Mitglieder der Gesellschaft scharf gegen das den Navigationsprämien zu grunde liegende Prinzip aussprachen, wobei sie jedoch die Subventionierung einzelner dem Handel besonders nützlicher Routen für vollständig zulässig hielten, so schloß sich doch die Mehrzahl der Meinung des Präsidenten der Gesellschaft, Herrn M. Metz an, daß die Fahrten russischer Schiffe bis jetzt häufig verlustbringend seien und daß die Subsidierung der russischen Schiffahrt durch Navigationsprämien das einzige Mittel wäre, derselben auf die Füße zu helfen.

Die von der soeben erwähnten Kommission ausgearbeiteten Normierungen der Prämien mögen durch folgende Beispiele erläutert werden. Ein Schiff von 4000 t Wasserverdrängung und 3000 t Ladefähigkeit könnte bei 10 Knoten Schnelligkeit im Jahr 35 000 Meilen machen. Ein solcher Dampfer soll an Prämien erhalten: im Laufe der ersten fünf Jahre, wenn er im Ausland gebaut ist, jährlich 18 250 Rubel; wenn er jedoch russischer Herkunft ist, 36 500 Rubel, während der zweiten fünf Jahre 12 166 resp. 36 500 Rubel und während des dritten Zeitraums 6083 resp. 36 500 Rubel oder im ganzen im Lauf von 15 Jahren 182 495 resp. 547 500 Rubel. Die Bevorzugung der Schiffe heimischer Herkunft ist augenscheinlich. Dampfer, welche weniger als 10 Knoten laufen, sind von den Prämien ausgeschlossen, ebenso wie Fahrzeuge unter 1000 t Ladefähigkeit. Die Verabreichung von höheren Prämien an Schiffe russischer Herkunft wird dadurch motiviert, daß ein solches Schiff von 3000 t Br. um 326 000 Rubel höher zu stehen kommen würde, als wenn es im Auslande gebaut würde. Um noch ein Beispiel anzuführen, so soll ein Schiff von 1000 t Br. an Prämien bei gleichen Bedingungen wie oben für 15 Jahre 61 250 Rubel erhalten, wenn es im Ausland gekauft ist und 183 750 Rubel, wenn es in Rußland gebaut ist. Die Mehrausgaben des Reeders im Fall der Erwerbung eines solchen Schiffes in Rußland werden auf ca. 100 000 Rubel geschätzt. Ein Unterschied zwischen Segelschiffen und Dampfern soll bei der Prämierung nicht gemacht werden. Da aber die Höhe derselben von der im Jahr zurückgelegten Meilenanzahl abhängt, so ist es augenscheinlich, daß die beabsichtigte Prämierung auf Begünstigung der Dampferflotte und nicht der Segler hinausgeht. — —

Somit steht in Rußland baldigst eine künstliche Züchtung der Handelsschiffahrt bevor. Dieses Vorgehen der russischen Regierung ist um so unverständlicher, als sie vor kurzem sehr schlechte Erfahrungen mit der Industrie gemacht hat, welche auch durch Prohibitivzölle und andere Vergünstigungen, wie immense staatliche Aufträge großgemacht werden sollte. Scheinbar wurde der Zweck erreicht, die Industrie machte in kurzer Zeit riesige Fortschritte. Als jedoch das protektionistische System ein wenig abgeschwächt wurde, die staatlichen Bestellungen eingeschränkt, da erwies es sich, daß man ein Treibhausgewächs großgezüchtet hatte, welches nicht imstande war, sich auf eigenen Füßen zu erhalten. Eine erschreckende Krise trat ein, ein industrielles Unternehmen nach dem anderen fallierte, zahllose Arbeiter wurden brotlos und der Staat mußte wieder große Opfer bringen, um geradezu einem Volksunglück vorzubeugen.

Obgleich diese Industriekrisis noch allen in Rußland in frischem Gedächtnis steht und die Wirkungen derselben noch bis auf den heutigen Tag gespürt werden, soll nun doch dasselbe Experiment mit der russischen Schiffahrt gemacht werden, obgleich dieselbe gerade jetzt begann selbständig einen Aufschwung zu nehmen, nachdem verschiedene Hindernisse beseitigt wurden, welche ihrem Fortschritt hinderlich waren. Hierzu gehörten hauptsächlich der hohe Zoll auf ausländische Schiffe, der inzwischen aufgehoben wurde. Dank den billigeren Heuern und den geringeren Unterhaltungskosten der Mannschaft erwies sich die russische Schiffahrt als konkurrenzfähig und in kurzer Zeit entstanden fast in allen bedeutenderen Hafenstädten, nachdem der Zoll auf ausländische Schiffe aufgehoben wurde, größere Reedereiunternehmungen. Wenn nun auch dank dem Prämiensystem die russische Handelsflotte sich stark vergrößern sollte, so ist es doch fraglich, ob der Volkswohlstand einen Nutzen davon haben wird, denn die neuen Unternehmungen werden ja nicht auf dem realen Boden der wirtschaftlichen Verhältnisse fußen, sondern nur eine Treibhauspflanze vorstellen, die vielleicht schön anzusehen sein wird, aber sofort zusammenbrechen kann, sobald ihr die künstliche Atmosphäre genommen wird.

Tätigkeit deutscher Schiffsbauwerften im Jahre 1903.

Schiffbaudistrikt Hamburg.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
Blohm & Voß	Deutsche Ostafrika-Lin., Hamb.	PD. Prinzregent	6340	4000	5 Schiffe 32 740 t, 30 200 ind. HP.
	F. Laeisz, Hamburg	S. Petschili	3090	—	
	Woermann-Linie, Hamburg	D. Henriette Woermann	2425	900	
	Deutsch. D.-Ges. Kosmos, Hamb.	PD. Edfu	5985	2800	
	Kaiserliche Marine	Gr. Kr. Friedrich Karl	9050	17000	
	Eigene Rechnung	Ein Schwimmdock	7000	1500	
Reiherstieg Schiffswerft	Deutsche Ostafrika-Lin., Hamb.	PD. Feldmarschall	6141	4300	3 Schiffe mit 16800 t u. 9300 ind. HP.
	Woermann-Linie, Hamburg	D. Emilie Woermann	2486	900	
Schiffswerfte und Maschinenfabrik A. G.	Hamburgischer Staat	D. Grimmelshörn	630	1950	5 Schiffe 162 t, 710 ind. HP.
	Hamburgische Firmen	10 Schleppdampfer			
Heinrich Brandenburg	Hamburgischer Staat	1 Lotsendampfer	28	125	Mehrere Pontons u. 2 Schleppdampfer.
	Hamburgischer Staat	Mehrere Pontons	—	—	

Weser-Schiffbaudistrikt:

a) Bremen

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
Aktien-Gesellsch. Weser, Bremen	Kaiserliche Marine	Kl. Kr. Arcona	2715	8000	4 Schiffe, 1 Schwimmdock und 1 Schwimmkrahn von 15770 t und 20600 ind. HP.
	D.-Ges. Neptun, Bremen	D. Elin	596	300	
	Norddeutscher Lloyd	PD. Prinz Sigismund	3300	2500	
	Hamburgische Bauinspektion	2 Eimerbagger	1060	600	
	Norddeutscher Lloyd	2 Kohlenprähme	370	—	
	Bremische Bauinspektion	1 Ponton	60	—	
Bremer Vulkan	Verschiedene	6 Seedampfer u. 4 Schlepper	23000	12500	9 Schiffe, 12 000 t, 14 000 i. HP.
G. Seebeck, Bremerhaven	Norddeutscher Lloyd	PD. Prinz Waldemar	3227	2500	7 Schiffe von 1504 t, 4020 i. HP.
	Verschiedene	13 Fischdampfer, 1 Yacht und 1 Schlepper	—	—	
Rickmers Reismühlen, Reederei- u. Schiffbau-A. G. Geestemünde	Für eigene Rechnung	Mehrere Dampfer	—	—	unbekannt
Joh. C. Tecklenborg A. G. Geestemünde	Norddeutscher Lloyd	PD. Roon	8050	6000	4 Dampfer, 19000 t, 12375 i. HP.
	D.-G. Neptun, Bremen	2 D. Minerva u. Herkules	2512	1500	
	D. D.-Ges. Hansa, Bremen	D. Wartenfels	4600	3000	
	F. W. Jacobsen, Geestemünde	D. Nordstern	261	450	
	F. Wieting, Bremerhaven	4 Dampfer	840	1300	
	F. Laeisz, Hamburg	S. Pangani	3054	—	

b) Brake

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
G. H. Thyen	Geestemünd. Lotsen-Gesellsch.	S. Prinz Adalbert	137	—	1 Heringslogger, 140 t
C. Sühring	Verschiedene	4 Schoner	567	—	5 Schoner, 620 t

c) Papenburg

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
Jos. L. Meyer	Verschiedene	1 Feuerschiff, 6 Leichter, 1 Fährdampfer, 2 Schleppdampf. 8 Häringslogger	2673	480	5 Schlepper, 3 Logger, 2 Barkassen, 594 t, 1053 i. HP.

Schiffbaudistrikt Stettin.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
Vulkan	Kaiserliche Marine	L. Mecklenburg	11830	15000	3 Schiffe, 35450 t, 33000 i. HP.
	»	Kr. Eber	922	1300	
	»	Kl. Kr. Hamburg	3250	10000	
	Norddeutscher Lloyd	SPD. Kaiser Wilhelm II.	19360	40000	
	»	PD. Gneisenau	8081	5000	
	»	PD. Seestern	589	800	
	Norddeutsche Kabelwerke	KD. Stephan	4630	2400	
	Kaufmannschaft z. Königsberg	Esbr. Pregel	490	1000	
Oderwerke	Kaiserliche Marine	1 Feuerschiff	160	—	8 Fahrzeuge und 1 Elevator, 850 t, 1885 ind. HP.
	Magistrat von Stettin	2 Fahrzeuge	185	300	
	Rud. Chr. Griebel, Stettin	D. Alexandra	592	450	
Nüske & Co.	Geiß, Stolpmünde	D. Fritz	300	200	1 Yacht, 1 Frachtdampf. 1700 t, 750 ind. HP.
	Hafeninspektion, Swinemünde	Fährdampfer Caseburg	80	160	
	Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1 Prahm	246	—	

Schiffbaudistrikt Danzig.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 bleiben
Kaiserliche Werft	Kaiserliche Marine	1 Schleppdampfer	360	500	1 Kreuzer 3250 t, 10 000 ind. HP. und verschiedene Neubauten.
		1 Feuerschiff	280	—	
		1 Öltransportdampfer	470	80	
		10 Prähme	1800	—	
Schichau-Werft	Kaiserliche Marine	L. Elsaß	13200	16000	1 Linienschiff, 1 Dampfbagger, 14720 t, 18000 ind. HP.
	Eisenbahn-Direktion Schwerin	D.-Fähre Mecklenburg	1810	2800	
	Blumenthal & Böse, Altona	D. Konsul Poppe	945	650	
	Eine schwedische Reederei	D. Lutter	945	650	
J. Klawitter	Verschiedene	8 Fahrzeuge	2838	—	Unbekannt
F. Schichau, Elbing	Kaiserliche Marine	2 Flußkanonenboote	336	1300	Unbekannt

Schiffbaudistrikt Flensburg.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 blieben
Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft	Hamburg-Amerika Linie	PD. Prinz August Wilhelm	4733	3000	8 Dampfer, 24 500 t, 11 900 ind. HP.
	Hamburg-Amerika Linie	PD. Prinz Joachim	4760	3000	
	D. D.-Ges. Hansa, Bremen	D. Lichtenfels	5735	2600	
	Flensburger D. Co.	D. Adelheid	2032	850	
	J. Jost, Flensburg	D. Fiducia	1560	550	
	Hanseatische D. Co.	D. Kapt. W. Menzel	2054	850	
	Chines. Küstenf.-Ges., Hamb.	4 Frachtdampfer	6200	2600	
	Ausländische Reedereien	2 Frachtdampfer	5011	2850	
	H. C. Stülken, Hamb.	Eine Dockhälfte	2100	—	
Schömer & Jensen, Tönning	Ver. Dampfer-Co., Stettin	D. Oberpräsident Delbrück	1120	500	10 Schiffe, 12 285 t, 8050 ind. HP.
	Ver. Bugs.- & Fracht-Ges. Hamb.	Sl. D. Roland	610	1200	
	J. H. Jensen, Flensburg	D. Nauta, D. Comet	2605	1180	
	Ausländische Reedereien	2 Dampfer	2195	1400	

Schiffbaudistrikt Kiel.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 blieben
Kaiserliche Werft					2 Schiffe, 18 550 t, 36 000 i. HP
Germania-Werft	Kaiserliche Marine	1 Verschlußponton	90	—	4 Schiffe, 40 650 t, 48 850 i. HP
Howaldtswerke	Verschiedene	11 Schiffe	9838	13930	13 Schiffe, 9708 t, 7690 i. HP.

Schiffbaudistrikt Rostock.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 blieben
Neptun-Werft	Hamburg-Amerika Linie	PD. Prinz Sigismund	5100	3000	15 Schiffe, 62 000 t, 10 000 i. HP.
	Reederei Horn, Lübeck	D. Mimi Horn, Kolga, Euphemia, Potonia, Providentia	21900	7200	
	Cords & Schmidt, Rostock	D. Grete und Friedrich Cords	2600	1000	
	Schuldt, Flensburg	D. Elisabeth	3550	1000	
	Menzell, Hamburg	D. Adelheid und Elsa Menzell	7140	2000	

Schiffbaudistrikt Lübeck.

Werft	Auftraggeber	Schiffstyp und Name	Raumgehalt t	Bei Dampfer ind. HP.	Im Bau für 1904 blieben
Henry Koch	Oldenb.-Portug. Dampfschiffsreederei A. G.	D. Villareal, D. Casablanca	3300	1700	5 Schiffe, 7900 t, 4025 ind. HP.
	Dampfschiffsreederei v. 1869, Hamburg	D. Wotan, D. Fricka	3296	1650	
	M. H. Gehrkens, Hamburg	D. Haparanda	1005	750	
	M. Jebsen, Apenrade	D. Johanna	1531	800	
	Hanseatischer Lloyd, Lübeck	D. Pionier	1261	625	
	M. Struve, Blankenese	M. Struve	1582	800	

Außerdem wurden im Jahre 1903 auf kleineren Werften fertiggestellt: bei Gustav Fechter, Königsberg, 6 kleine Fahrzeuge, 3 blieben im Bau; bei Carl Holzerland, Barth, 3 Segler von 150 t; bei Stocks & Kolbe, Wellingdorf bei Kiel, 9 kleinere Fahrzeuge, 1 Leichter blieb im Bau. Insgesamt wurden im Jahre 1903 auf deutschen Werften 193 Schiffe mit 276 500 t abgeliefert und es blieben für 1904 noch 149 Schiffe mit 322 400 t im Bau.

Durchschnittsbetrag der Heuer.

Auf Grund des § 10 des See-Unfallversicherungsgesetzes (Reichsgesetzbl. von 1900 S. 716 ist der *Durchschnittsbetrag des monatlichen Lohnes (Heuer) oder Gehalts*, welcher bei der Bemessung des Jahresarbeitsverdienstes der zur Besatzung deutscher Seefahrzeuge gehörenden Personen zugrunde zu legen ist, *für die nachstehend bezeichneten Klassen von Seeleuten* nach Anhörung der beteiligten Landes-Zentralbehörden vom Herrn Reichskanzler am 31. Dezember 1903 wie folgt festgesetzt:

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
I. Kauffahrteiflotte.	
A. Kapitäne	
auf Dampfern in langer oder atlantischer Fahrt	über 250
» Dampfern in großer Küstenfahrt	über 250
» Passagierdampfern in kleiner Küstenfahrt	über 250
» Frachtdampfern in kleiner Küstenfahrt	157
» Dampfern in der Wattfahrt	160
» Segelschiffen	
mit Vollschiff- oder Bark-Takelung (in langer oder in atlantischer Fahrt)	über 250
mit Brigg-, Schoner usw.-Takelung (in langer oder in atlantischer Fahrt)	195
in großer Küstenfahrt	125
in kleiner Küstenfahrt	100
in der Wattfahrt	100
B. Steuerleute	
auf Passagierdampfern	
in langer oder atlantischer Fahrt:	

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen.	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
I. Offiziere	210
II. »	150
III. »	110
IV. »	100
in großer Küstenfahrt:	
I. Offiziere	125
II. u. III. Offiziere	95
in kleiner Küstenfahrt:	
I. Offiziere	125
II. »	90
auf Frachtdampfern	
von ca. 4000 cbm Brutto-Raumgehalt und darüber:	
I. Offiziere	175
II. »	125
III. »	110
IV. »	95

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
von weniger als 4000 cbm Brutto-Raumgehalt:	
I. Offiziere (auch Einzelsteuerleute)	120
II. »	85
III. »	80
auf Segelschiffen	
von 3000 cbm Brutto-Raumgehalt und darüber außerhalb der kleinen Küstenfahrt:	
I. Offiziere (Obersteuerleute)	140
II. »	90
III. »	80
von weniger als 3000 cbm Brutto-Raumgehalt außerhalb der kleinen Küstenfahrt:	
I. Offiziere	110
II. »	85
in kleiner Küstenfahrt	85
C. Maschinisten	
auf Passagierdampfern	
in langer oder in atlantischer Fahrt:	
I. Maschinisten	über 250
II. »	225
III. » auf Dampfern mit mehr als 3 Maschinisten	160
III. Maschinisten a. Dampfern mit 3 Maschinisten	125
IV. »	110
in großer Küstenfahrt:	
I. Maschinisten	210
II. »	125
III. »	110
in kleiner Küstenfahrt:	
I. Maschinisten	160
II. »	125
III. »	110
auf Frachtdampfern in langer od. in atlantischer Fahrt.	
I. Maschinisten	über 250
II. »	195
III. »	140
IV. »	110
in großer Küstenfahrt:	
I. Maschinisten	195
II. »	120
III. u. IV. Maschinisten	100
in kleiner Küstenfahrt:	
I. Maschinisten und Einzelmaschinisten	150
II. »	100
auf Dampfern in der Wattfahrt	140
D. Deckpersonal ohne Offizierrang.	
I. (und Einzel-) Bootsleute	85
II. Bootsleute	75
Führer von Beibooten (Barkassen)	110
I. (und Einzel-) Zimmerleute	85
II. Zimmerleute	70
Bestmänner	70
Steurer (Quartiermeister)	75
Segelmacher	65
Klampenhauer	65
Vollmatrosen	65
Leichtmatrosen	35
Jungmänner	30
Halbmänner	24
Jungen, Kochjungen	16
Schmiede	65
Donkeyleute auf Segelschiffen	80
Kahnknechte	35
E. Maschinenpersonal ohne Offizierrang.	
Kesselschmiede	95
Elektriker	100
Maschinenassistenten	75
Oberheizer	90
Lagermeister	90
Schmierer	80
Hydrauliker	95
Heizer	75
Kohlenzieher, Trimmer	60
Maschinistenjungen	16
Donkeyleute	85

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
F. Küchenpersonal.	
Köche auf Passagierdampfern:	
Oberköche	150
Köche mittlerer Ordnung	95
Dampfköche	70
Köche niederer Ordnung	60
Kochsmaate	30
Köche auf Frachtdampfern außerh. der kl. Küstenfahrt:	
I. (und Einzel-) Köche	90
Zweite Köche	75
Kochsmaate	30
Köche auf Frachtdampfern in kleiner Küstenfahrt und in der Wattfahrt	75
Köche auf Segelschiffen außerh. der kl. Küstenfahrt	80
Köche auf Segelschiffen in kleiner Küstenfahrt	40
Köchinnen	60
G. Aufwartepersonal.	
auf Passagierdampfern:	
Oberstewards	150
Zweite Stewards (Stewards mittlerer Ordnung)	95
Proviantstewards	55
Kapellmeisterstewards	110
Musikerstewards	95
Stewards (Unterstewards)	65
Zwischendeck-Oberstew.	70
» Stewards	60
Pantryleute	60
Pantrygehilfen	40
Oberaufwäscher	60
Aufwäscher	35
Waschmänner	85
Waschfrauen	30
Stewardessen	50
auf Frachtdampfern:	
Erste Stewards (Einzelstewards)	50
Zweite Stewards (Unterstewards)	30
Pantryleute	45
Aufwäscher	30
Stewardessen, Aufwärterinnen	35
auf Segelschiffen:	
Stewards	35
H. Sonstiges Personal.	
Ärzte	125
Arztgehilfen, Heildiener	55
Barbiere	55
Zahlmeister, Verwalter, Kassierer	150
Zahlmeistergehilfen	80
Restaurateure	175
Buchdrucker	55
Konditoren	75
Bäcker	55
Schlächter	45
Klempner, Lampenwärter (Porter)	50
Telegraphisten, Signalisten	65
Maler	60
Tischler	75
Taucher	110
Küper	65
Gepäckmeister	70
Kontrolleure	140
II. Hochseefischereiflotte.	
Kapitäne auf Hochseefischereidampfern	über 250
Kapitäne auf Heringsloggern	225
I. Maschinisten	160
II. »	110
Steuerleute (Bestmänner) a. Hochseefischereidampfern	110
Bestmänner auf Heringsloggern	100
Netzmacher	90
Matrosen (Wanteinnehmer, Spillläufer, Wantsteher)	80
Leichtmatrosen (Ältester)	60
Jungmänner (Jüngster)	50
Halbmänner (Reepschießer)	35
Jungen (Abholer)	24
Köche	85
Stewards	65
im übrigen die gleichen Durchschnittsheuern wie auf Kauffahrteischiffen.	

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
III. Kabeldampfer.	
Kapitäne	über 250
I. Offiziere	über 250
II. »	195
III. »	150
IV. »	100
I. Maschinisten	über 250
II. »	210
III. »	160
IV. »	125
Kabelingenieure	über 250
Assistenten der Kabelingenieure	150
I. Elektriker	über 250
II. »	150
Kabelvorarbeiter	über 250
I. Kabellöter	250
II. »	195
Kabelarbeiter	210
Verwaltungsbeamte	175

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Durchschnittl. Monatsheuer ℳ
Oberstewards (I. Stewards) und Proviantstewards	100
Stewards	65
im übrigen die gleichen Durchschnittsheuern wie auf Passagierdampfern.	
IV. Schulschiffe.	
Kapitäne	über 250
I. Offiziere	195
II. »	160
III. »	140
IV. »	120
Kadettenoffiziere	über 250
Musikmeister	150
Wachtmeister	65
Köche für die Messen	140
Köche für die Mannschaft	80
Stewards	75
Schneider	60
im übrigen die gleichen Durchschnittsheuern wie auf Kauffarteischiffen.	

Diese Festsetzung gilt einheitlich für die ganze deutsche Küste. Den aus dieser Zusammenstellung sich ergebenden Beträgen treten je zwei Fünftel des für Vollmatrosen festgesetzten Durchschnittsbetrags als Geldwert der auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung hinzu. Das Elffache der sich hieraus ergebenden Beträge gilt im Sinne des Gesetzes als Jahresarbeitsverdienst der zu der betreffenden Klasse der Schiffsbesatzung gehörenden Personen und wird als solcher der Bemessung der Unfallrente zugrunde gelegt.

Gegenüber der letzten Feststellung eine bedeutende Erhöhung der einzelnen Sätze und demgemäß eine weitere Mehrbelastung der Reedereien.

Die „Ständige Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt" und die See-Berufsgenossenschaft.

Aus Berlin wird uns geschrieben:

Von den zahlreichen der See-Berufsgenossenschaft zugehörigen Ausstellungsobjekten interessieren besonders die verschiedenartigen Rettungsbojen, die ja nächst den Booten die wichtigsten an Bord erforderlichen Rettungsgeräte sind. Da sehen wir Bojen (ebenso Sitzpolster mit Greifleinen, Gürtel, Jacken, Westen, Matratzen usw.) aus Kapok, einer Pflanzenfaser, die, entfaltet, sowohl Kork als auch Renntierhaar an Tragfähigkeit weit hinter sich läßt. Diese Tragfähigkeit wird an einem mit Kapok gefüllten 10 g schweren Gasebeutel gezeigt, an dem ein Eisengewicht von 300 g hängt. Rechnen wir für Kork das 3—4 fache, für Renntierhaare das 15—20-fache des eigenen Gewichts an Tragfähigkeit, so trägt Kapok mehr als das 30fache seines Gewichts. Das Modell eines Walfisch-Rettungsbootes ist gleichfalls mit Kapok gefüllt.

Eine andere Rettungsboje, nach ihrem Erfinder, einem deutschen Schiffsführer, Brunswigs-Boje genannt (ausgestellt von Fröhlich & Wolff in Kassel) hat offene Ringform. Mit Renntierhaar oder Kork gefüllt, ist die Boje nur an den anliegenden Greifleinen zu erfassen, um sofort in Wirksamkeit zu treten. Die geschlossenen Rettungsringe sind nur dann für Nichtschwimmer zweckmäßig, wenn sie vor dem Sturz oder Sprung ins Wasser umgelegt worden; die Brunswigs-Boje braucht vorher nicht umgelegt zu werden, sie legt sich vielmehr selbst um den Körper des Gefährdeten, besitzt eine hohe Tragfähigkeit und ist imstande, auch mehrere Personen über Wasser zu halten.

Von Nachtrettungsbojen ist eine mit Acetylen beleuchtet (Aussteller: Wiese & Gröschner in Hamburg) und zwar tritt beim Eintauchen des Apparates Wasser durch eine feine Düse zum Karbid, sodaß sich sofort Gas entwickelt. Der Gasdruck öffnet den Brennerhahn, ein Primärelement wird geschlossen und das dem Brenner entströmende Gas entzündet sich. Eine halbe Minute nach dem Eintauchen der Boje erfolgt die Zündung.

Bei der Nachtrettungsboje System Meller (ausgestellt von der Baltischen A.-G. für Licht-, Kraft- und Wasserwerke, Kiel) dient zur Beleuchtung ein von der Kunstfeuerwerkerei Berkholtz in Hamburg gelieferter chemischer Körper, der eine Brenndauer von 20 Minuten hat und wobei von 5 zu 5 Minuten eine Leuchtkugel geworfen wird. Der Apparat besteht aus einem Korkring, dessen Inneres ein Metallkreuz führt; in der Mitte des Kreuzes befindet sich in cardanischer Aufhängung der Lichtträger, welcher ½ m unterhalb der Aufhängung ein entsprechendes Gegengewicht trägt, während auf dem oberen Ende das chemische Licht aufgesetzt wird. Darunter sitzt der Tragarm des Apparates sowie ein kleiner nach oben gekrümmter Metallteller, der zum Auffangen event. herniederfallender Funken dient. Der Tragarm des Apparates hängt an einer Gabel, in der er durch einen beweglichen Schubriegel mit einem Hebel gehalten wird. Die in dem Lichte angebrachte Schlagröhre wird mit dem Hebel verbunden und während beim Zurückziehen des Hebels das Licht durch die Schlagröhre entzündet wird, fällt der Apparat gleichzeitig zu Wasser. Diese Nachtrettungsboje erlaubt außerdem die Anbringung einer Signalpfeife, eines kleinen Proviantbehälters sowie einer Waffe.

Weiter sind ein Wurfgeschütz sowie ein Wurfgewehr (H. G. Cordes, Bremerhaven) ausgestellt. Das Wurfgeschütz soll im Falle der Strandung eines Schiffes zwischen diesem und am Lande eine Leinenverbindung herstellen. Die zu dem Zweck benutzten Geschütze sind Mörser aus Bronzeguß, das zugehörige Geschoß ist ein Langgeschoß, durch welches die Schießleine in einer Nute hindurchgeführt ist; diese Leine wird in einem Kasten so aufbewahrt, daß sie beim Abschießen leicht abläuft. Mörser, Leinenkasten und Zubehör sind auf den Küstenstationen, um leicht transportabel zu sein, auf einen vierrädrigen Karren untergebracht. Wenn es den Rettungsbooten nicht möglich ist, sich den gestrandeten Schiffen bis auf den zur Hilfeleistung erforderlichen Abstand zu nähern, so soll das Wurfgewehr dem hilfsbedürftigen Schiffe die Leine vom Rettungsboote aus zuschießen.

Unter den Schottenschlußvorrichtungen am bekanntesten ist wol die automatische wasserdichte Schottür, Patent Crawford, (E. Schlick in Hamburg). Bei Leckwerden des Schiffes tritt das Wasser in einen Behälter, sodaß durch Kompression der Luft die die Türe haltende Sperrvorrichtung ausgelöst wird, das Schott also langsam fällt. Zur Warnung ist mit der Tür ein Läutewerk verbunden, das ertönt, sobald sich die Tür in Bewegung setzt. Um etwa im Weg liegende Gegenstände, wie Kohlen usw. zu zertrümmern, fällt die Tür kurz vor der Schwelle scharf nieder. Weiter ist noch (ausgestellt vom Norddeutschen Lloyd in Bremen) eine hydraulische Schottentür-Schließvorrichtung zu sehen, bei welcher die Türen von der Kommandobrücke, vom Maschinenraum oder andern Hauptpunkten des Schiffes aus zu schließen oder zu öffnen sind. Das Schließen, dem ein elektrisches Warnungssignal vorausgeht, kann gleichmäßig langsam oder durch schnelle Bewegung des Hebels auch im schnellen Tempo bewerkstelligt werden.

Zum Schluß möchten wir noch einige (von Blohm & Voß, Hamburg, ausgestellten) Dampfer erwähnen, die mit allen von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen für Mannschaften und Passagiere versehen sind.

Vermischtes.

In Glasgow hat kürzlich eine Versammlung der Segelschiffsreeder stattgefunden, um über den Beitritt zur **Internationalen Segelschiffs-Reederei-Vereinigung** zu sprechen. Die angenommene Resolution lautet: »Die Versammlung erklärt ihr Einverständnis mit der Bildung einer Internationalen Segelschiffsreeder-Vereinigung zwecks Feststellung von Raten in Gemäßheit mit den Beschlüssen der Pariser Konferenz.« Am 7. Januar fand dann die Versammlung der Liverpooler Reeder statt, welche sich im selben Sinne wie die Glasgower Versammlung aussprach. Da bei der englischen Segelschiffsreederei Schottland und Liverpool allein in Frage kommen und da ferner die französischen, die hamburgischen und die bremischen Reeder ihr Einverständnis mit der Begründung der Union erklärt haben, ist deren Zustandekommen gesichert. Die von den einzelnen Versammlungen ernannten Delegierten werden in den nächsten Tagen an sämtliche Segelschiffsreeder die Reverse zur Zeichnung einsenden und alsdann die offizielle Gründung vornehmen. Hervorgehoben sei ferner noch, daß, wie die »Neue Hamb. Börsenhalle« hört, mit den regelmäßig nach der Westküste Südamerikas verkehrenden englischen und deutsche Dampferlinien Verhandlungen angeknüpft sind, die wahrscheinlich zu einer Verständigung dahin führen werden, daß diese Linien die festzusetzenden Minimalraten respektieren.

Hamburger Reederei am 1. Januar 1904. Nach der Statistik der Herren J. C. Toosbuy & Aug. v. Appen hatten die namhaftesten hamburgischen Reedereien folgenden Raumgehalt: Hamburg-Amerika Linie 626 874 R.-T. Brutto (577062), Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. 122 313 (125 259), Deutsche D.-Ges. »Kosmos« 110 842 (110 498), Deutsch-Austral. D.-Ges. 106 674 (106 567), Deutsche Ostafrika-Linie 70 993 (51 103), Woermann-Linie 68 368 (73 437), Dtsch. Levante-Linie 64 091 (58 039), D.-Reederei »Union« 53 189, Rob. M. Sloman jr. 41 644 (35 952), F. Laeisz 36 855 (34 000), D.-Amerikan. Petroleum-Ges. 28 562 (34 830), B. Wencke Söhne 28 408 (30 731), Knöhr & Burchard Nfl. 23 287 (24 211), Hanseatische D.-Co. 21 081 (20 202), A.-Ges. »Alster« 20 558 (20 558), C. Andersen 20 159 (15 759), A. Kirsten 19 307 (20 696), M. Jebsen 19 305 (15 985), A. C. de Freitas & Co. 15 796 (15 037), Reederei A.-G. von 1896 14 994 (13 204), Rob. M. Sloman & Co. 14 833 (56 230), Ver. Bugsier- und Fracht-Ges. 13 725 (13 579), H. H. Schmidt 13 697 (13 697), Hamburg-Amerika Linie (Leichterflotte) 13 217 (13 217), F. Schichau 12 480 (12 480), H. M. Gebrekens 12 322 (11 317), Chinesische Küstenschifffahrts-Ges. 10 287 R.-T. Brutto.

Schiffsverkehr im Jahre 1903. In Stadt Bremen kamen seewärts an 3891 Schiffe mit 2 682 168 t R. (3881 — 2 549 341), in Bremerhaven 1513 mit 1 561 423 (1577 — 1 443 790), in Geestemünde 156 mit 236 281 (162 — 236 554), in Brake 124 mit 201 294 (101 — 162 622), in Nordenham 76 mit 59 447 (48 — 34 775), zusammen in allen Weserhafen inkl. Bremen 4 294 474 t. R. gegen 4 085 689 im Jahre 1902. — In Lübeck sind seewärts 1691 Dampfer und 924 Segler mit 1 569 871 kbm netto angekommen und 1713 D. und 926 S. mit 1 607 914 kbm. abgegangen. — In Leer kamen an 2942 Fahrzeuge mit 106 t R. Raumgehalt, davon 165 Seeschiffe mit 29 940 t, 126 Kanalschiffe 35 300 t, 41 Seeleichter mit 10 000 t und 2 Kanal-Seeleichter mit 964 t. — In Flensburg kamen 2391 mit 583 663 kbm Netto-Raumgehalt, während 2414 Schiffe mit 662 472 kbm ausgingen. — In Schleswig sind 386 Schiffe mit 73 155 kbm eingekommen und 388 mit 74 185 ausgegangen. — In Stettin kamen 2969 Dampfer mit 3 183 748 (3 270 985) kbm, 1418 Segler mit 323 570 (335 110) kbm und 11 850 Kähne mit 2 545 295 (2 021 409) t an. In Emden kamen 610 (458) Seeschiffe mit 1 041 700 (653 300) t Tragfähigkeit an, darunter 255 000 (69 500) t der Hamburg-Amerika Linie.

Veränderungen im Hamburger Hafenbetriebe. Die Übernahme des neu fertiggestellten Kaiser Wilhelm- und Ellerholz-Hafens durch die Hamburg-Amerika Linie, die mit dem 1. Dezember 1903 erfolgt ist, hat auch in dem Betriebe der älteren Häfen weitere Änderungen und Verbesserungen herbeigeführt. In früheren Jahren hatte von allen überseeischen hamburgischen Schiffahrtsgesellschaften allein die Hamburg-Amerika Linie den Kaibetrieb in eigene Regie genommen und auf bestimmten Kaistrecken (bis zur Inbetriebnahme ihrer neuen Häfen am Petersen- und am O'Swald-Kai) konzentriert. Seit 1901 war ihr die deutsche Levante-Linie mit dem provisorischen Schuppen 49 am Hansahöft darin gefolgt. Eine weitere Ausdehnung der für durchgebildete Großbetriebe zweckmäßigen eigenen Kaiverwaltung verbot sich durch den Mangel an verfügbarem Raum im Hafen.

Nunmehr hat die Hamburg-Amerika Linie die von ihr innegehabten Kaistrecken geräumt, und andere große Reedereien sind dort an ihre Stelle getreten. Am Petersenkai (Schuppen 26 bis 28) haben die Woermann-Linie und die Deutsche Ostafrika-Linie gemeinsam einen eigenen Kaibetrieb eröffnet und haben damit die mit ihnen arbeitenden Verlader ebenfalls in die Lage versetzt, die für ihre Dampfer bestimmten Stückgüter und Waggonladungen direkt an diesen Kai (anstatt nach den Bahnhöfen) zu senden. An diese Anlage angrenzend nimmt die Deutsche Levante-Linie den Schuppen 29 am Petersenkai ein; dadurch ist sie im stande, die provisorische Anlage am Hansahöft zu verlassen und ihren Verladern und Ladungsempfängern eine günstigere Lage zu bieten. Am O'Swaldkai werden die provisorischen Schuppen 46 und 47, die in letzter Zeit dem mächtig anwachsenden Verkehr der Hamburg-Amerika Linie eine notdürftige einstweilige Unterkunft geboten hatten, nunmehr abgebrochen, nachdem sie ihren Zweck erfüllt haben. Die Schuppen 43 und 44 wurden der staatlichen Kaiverwaltung wieder übergeben.

Vorlesungswesen der hamburgischen Oberschulbehörde über Nautik von *Direktor Dr. Bolte:* Der Gebrauch der Seekarten für die Bedürfnisse des maritimen Jachtsports mit praktischen Übungen für Ost- und Nordsee. (An Stelle der Vorlesung: »Ausgewählte Kapitel aus der modernen Schiffahrtskunde.«) Die Vorlesung findet am Dienstag den 19. und 26. Januar, 2. und 9. Februar von 8—9½ Uhr Abends in der

Navigationsschule (Seemannshaus) statt. Es können noch neue Teilnehmer zugelassen werden. Persönliche Anmeldung, bei welcher die Bewerber ihre Qualifikation als Interessenten am maritimen Jachtsport nachzuweisen haben, bei dem Dozenten erforderlich; Sprechstunde in der Navigationsschule werktäglich von 10—12 Uhr Vormittags.

Prüfungswesen.

In der *Hamburger Navigationsschule* finden am 13. Febr. und am 21. März *Prüfungen zum Steuermann*, am 15. Februar und 23. März zum *Seeschiffer für große Fahrt* statt. Meldungen nimmt Herr *Dir. Dr. Bolte* entgegen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Woermann-Linie hat die Herren Blohm & Voß in Hamburg mit der Erbauung eines **Schwimmdocks** beauftragt, das im Laufe des nächsten Sommers nach der Westküste Afrikas geschleppt werden soll.

* * *

Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 9. Januar ein für die Herren Holm & Wonsild, Kopenhagen, in Bau befindlicher Quarterdeck-Schraubendampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 211 × 34 × 16' 8½", eine Tragfähigkeit von 1530 t auf 14' 10½" Tiefgang. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von reichlich 550 ind. HP. wird dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9 Knoten verleihen. Der Dampfer ist nach Bureau-Veritas-Klasse gebaut und soll für Nordostsee- und Fruchtfahrten Verwendung finden. Er erhielt den Namen »**Axel**«.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Neptunwerft in Rostock für die Reederei Ernst Ruß in Hamburg gebaute Dampfer »**Johannes Ruß**« hat am 3. Januar seine Probefahrt gemacht, auf der 10¾ Knoten erzielt wurden. Die Dimensionen des Dampfers sind: 270 × 38 × 20, 2800 t Tragfähigkeit.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Am 13. Januar beging Herr Detleffsen, z. Zt. Vorsitzender des Deutschen Nautischen Vereins, sein 25 jähriges Jubiläum als Präsident der Flensburger Handelskammer.

* * *

Die Wahl des hamburgischen Reeders, Herrn Konsul Mathies zum Senator hat in Schiffahrtskreisen freudige Aufnahme gefunden; als ein Zeichen dieser Stimmung darf das Glückwunschtelegramm des Nautischen Vereins zu Hamburg aufgefaßt werden.

* * *

Im Jahre 1903 wanderten 144 560 Personen, darunter 20 238 deutsche Reichsangehörige über Hamburg aus.

* * *

Die Dampfschiffsreederei »Horn« A.-G. Lübeck wird eine Dividende von 4 pCt. zur Verteilung bringen.

* * *

Der Führer der schwedischen Südpolarexpedition, Herr Prof. Dr. v. Nordenskjöld und seine Begleiter waren in voriger Woche Gäste der Geographischen Gesellschaft in Hamburg.

* * *

Die Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft gibt ein ausführliches Handbuch für 1904 heraus, in dem u. a. die vom Januar ab geltenden Änderungen der Frachtbedingungen in den kontinentalen, afrikanischen und australischen Anlaufhäfen hervorgehoben sind.

* * *

Zum bremischen Delegierten für die in London in Aussicht genommene Konferenz deutscher, englischer und französischer Segelschiffsreeder wurde Herr Emil Wätjen gewählt. Hamburg wird in dieser Konferenz bekanntlich durch die Herren W. Dahlström und Rob. M. Sloman jun. vertreten sein.

* * *

Ausland.

Der 1903er Schiffsverkehr in englischen Häfen betrug 39 903 017 t (2 597 878 mehr als im Vorjahre) davon 27 448 501 britische und 12 454 516 ausländische Schiffe.

* * *

In Rotterdam kamen auswärts im letzten Jahre 7652 Schiffe mit 7 626 263 t an, gegen 6 600 549 t im Vorjahre.

* * *

Der Ausstand der Seeleute in Barcelona nimmt ernste Formen an, nachdem Ausgleichsversuche zwischen Reedern und Seeleuten gescheitert sind. Als Folge dieses mißglückten Versuches sind auch die Seeleute aus Cadiz, Aquilas und Alicante in Ausstand getreten.

* * *

In Triest kamen (1903) 10 048 Schiffe mit 2 725 243 t an und gingen 10 093 Schiffe mit 2 737 949 t ab. Darunter 34 deutsche Dampfer mit 38 476 t.

* * *

Unter 120 785 Seeleuten der amerikanischen Handelsflotte waren im Jahre 1903: 36 761 geborene Amerikaner, 14 483 Briten, 7655 Spanier, 7615 Norweger, 6268 Schweden, 5280 Deutsche etc.

Wichtige Änderungen im Leuchtfeuer- und Betonnungswesen.

Über das am 28. Dezember v. J. auf 46° 58' N und 12° 57' W **gesichtete Wrack** des russischen Dreimastschooners »Emilia« berichtet Herr Kapt. Tadsen, Führer S. »Wandsbeck«. Am 30. Dezember ist dieses Wrack auf 47° N 14° W also im Kurse des von West den Englischen Kanal ansteuernden Schiffe durch »La Plata« gesichtet worden. — **Nantucket Shoals Feuerschiff** hat nun endgültig die Lage 40° 37' 0" N-Br. und 69' 37" 14" W-Lg. erhalten. — Das **Wrack** des ONO. von der Corsine Hafeneinfahrt auf 44° 30.4' N-Br. und 12° 20' O-Lg. gesunkenen Fahrzeugs (Trabaccolo) ist durch Sprengung beseitigt worden. — Die Leuchtgrenze des **Lynus Point Feuers** (53° 25' N 4° 17.3' W) soll erhöht, sein Lichtkreis erweitert werden. — **Great Ormes Head Feuer** (53° 20.5' N 3° 52' W) soll von einem festen in ein rotes und weißes Gruppen- unterbrochenes Feuer verändert werden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 11. Januar. Nach der Aufnahme der Herren Schädler und Kapt. Lübke als Mitglieder, stattete Herr Kapt. Meßtorff den Kassenbericht ab. Ihm zufolge, waren die Einnahmen Mk. 3051,86, die Ausgagen Mk. 2593,80, Überschuß Mk. 458,06; Vereinsvermögen Mk. 3176,54, rückständige Beiträge Mk. 400, Mitgliederzahl 356, gegen das Vorjahr eine Zunahme von 42 Mitgliedern. Nachdem der Vorsitzende dem Kassierer für dessen Mühewaltung gedankt hatte, wurden die Herren Struck und Hechelmann zu Kassenrevisoren gewählt. Zur Tagesordnung »Schiffsstatistik und Schiffsvermessungsverfahren« erstattete Herr Schroedter

das einleitende Referat, aus dem u. A. hervorging, daß trotz einheitlicher Vermessungsgesetze unvereinbare Verschiedenheiten in der Schiffsvermessung der einzelnen Länder vorhanden seien. Dieser Zustand sei das Ergebnis von Auslegungen der Gesetze, die sich zwar strenge an den Wortlaut der einzelnen Paragraphen halten, indessen den Grundsätzen des Moorsonschen Systems, auf dem sie alle aufgebaut sind, nur wenig gerecht werden. Redner befürwortet, daß der Deutsche Nautische Verein einem einheitlichen Vermessungsverfahren das Wort reden, zweckentsprechende Vorschläge aber erst nach eingehender Beratung auf einen der nächsten Vereinstage stellen wolle. Dieser Anregung widerspricht der als Gast anwesende Schiffsvermesser Herr Schiffbauingenieur Breer, der die Schiffsvermessungsfrage in großen Zügen beleuchtet, die Verhältnisse, wie sie heute liegen, einer kritischen Würdigung unterzieht und zu dem Ergebnis gelangt, daß England mit seiner Riesenflotte die Initiative für ein einheitliches Schifffsvermessungsverfahren ergreifen möge. In einer lebhaften Debatte, die sich an die Voräußerungen schließt, wird unter Anführung von Gründen behauptet, daß ein einheitliches Schiffsvermessungsverfahren der deutschen Reederei eher Schaden als Vorteile bereite und daß es unter dieser Berücksichtigung wichtiger sei, die Angelegenheit auf sich beruhen zu lassen, deutscherseits aber jedenfalls nicht voranzugehen. Lebhafte Klage wird auch über das einseitige Vorgehen von Schweden-Norwegen geführt, weil deutsche Schiffe, laufen sie einen der nordischen Häfen an, zu einer zeitraubenden und kostspieligen Nachvermessung gezwungen werden. Nach einer lebhaften Debatte findet folgender Antrag Schroedter Annahme:

Der Nautische Verein hält es für erwünscht, daß der Deutsche Nautische Verein Erhebungen darüber anstellt, ob es zweckmäßig ist und im Interesse der deutschen Reederei liegt, wenn ein einheitliches, internationales Schiffsvermessungsverfahren zu Stande kommt.

Als Zusatz wird von Herrn Dr. Ehlers beantragt und vom Verein angenommen:

Dagegen lehnt der Deutsche Nautische Verein es ab, zu Änderungen in der Schiffsstatistik Anregung zu geben.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 13. Januar. Als Mitglied wird Herr Kapt. Heinrich Rickmann, D. »Neko«, aufgenommen. Nach Besprechung der Eingänge, unter ihnen mehrere Anträge für die Generalversammlung vom 27. Januar, beschäftigt sich der Verein, laut Tagesordnung, mit der *Seemannsordnung*, ihren Lücken und Mängeln. In einer sehr lebhaften Debatte, an der der Rechtsbeistand, Herr Dr. jur. Kaemmerer teilnahm, kamen nacheinander zur Sprache: 1) Mangel eines Berufungsgerichts für Strafantragsteller und 2) Mangel an Bestimmungen über die Dauer des Anspruchs auf halbe Heuer nach einem Schiffsverlust. Beide, insbesondere aber der zuerst genannte, haben sich schon wiederholt sehr unangenehm fühlbar gemacht. 3) Die Frage, ob Reeder oder Besatzung die Beförderungskosten vom Anmusterungsort zum Liegeplatz des Schiffes tragen, führt zu eingehender Besprechung. Ergebnis: Die Delegierten sollen dahin eintreten, daß der Reeder allein diese Kosten trage, anderweitige Vereinbarungen aber ungültig seien. Ebenso lebhaft wird darüber gestritten: ob der Kapitän verpflichtet sei, persönlich bestimmte Eintragungen in das Journal vorzunehmen, oder ob seine Unterschrift genüge. Nachdem die bekannten »Für« und »Wider« hinreichend Ausdruck gefunden hatten, wurde beschlossen, daß in der Unterschrift des Kapitäns eine ausreichende Erfüllung des Gesetzes gegeben sei. Die Weiterberatung findet am 3. Februar statt Unerledigt geblieben sind: Begriff der Tropen; § 49 Abs. 1 und § 114, ad 8, § 43 Abs. 1, Heuervorschüsse (§§ 45, 47, 48) und § 37, Abs. 4. – Nächste Sitzung am 20. Januar. Tagesordnung: Seh- und Höhrvermögen der Elbe-Böschlotsen; Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere; Zahlungsbedingungen der Einzelvereine zu den Verbandsunkosten.

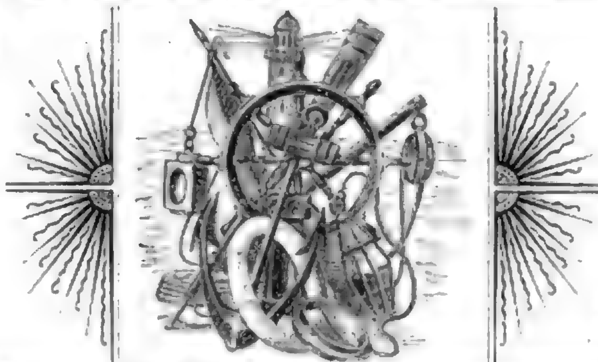
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: In der ersten Versammlung im neuen Jahre (am 7. Januar) wurden 14 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Unter den zahlreichen Eingängen befanden sich die zehntägigen Wetterkarten des Nordatlantic, sowie die Wetterkarten für Nord- und Ostsee, beide herausgegeben von der Seewarte. Über diese Karten entspann sich eine lebhafte Diskussion. Man erklärte es als ein Zeichen des Fortschrittes der Seewarte, daß sich dieselbe nicht mehr mit den alten Pilot Charts begnüge. Die Pilot Charts seien in der Gestalt der Deckadenkarten ein brauchbares Material von praktischem Werte für den modernen Kapitän und Schiffsoffiziere geworden. Die Wetterkarten der Nord- und Ostsee seien in gleicher Weise ein Werk von großem Interesse für alle Schiffahrttreibenden. Auf der Tagesordnung stand: *Kritik des § 35 der Seemannsordnung.* Dieser Paragraph besagt, daß ein Schiffsmann in den Tropen nur 8 Stunden am Tage zu arbeiten braucht. Leistet er in den Tropen Arbeit, welche mehr als 8 Stunden in Anspruch nimmt, so ist diese Mehrzeit durch Überstundenlohn zu vergüten. In der Diskussion äußerte sich die allgemeine Meinung der Versammlung folgendermaßen. Bei Abfassung des § 35 scheint man nicht daran gedacht zu haben, daß Temperatur und Klima auf unserer Erde und unseren Meeren nicht an die Breitengrade gebunden sind. Die Tropen erstrecken sich von 23½° N bis 23½° S. Bekanntlich liegt New-York weit über der Tropenzone, doch herrscht dort im Sommer eine Temperatur, die viele Menschen am Hitzschlag hinrafft. Das ganze Mittelmeer, die nordafrikanische Küste, sogar ein Teil des Roten Meeres liegen außerhalb der Tropenzone, trotzdem gehören die Häfen zu den heißesten der Erde. Selbst in Genua ist im Sommer eine Temperatur über 36° C. keine Seltenheit. Dagegen ist das Klima an der Westküste Südamerikas durch die Humboldtströmung so gemildert, daß an der ganzen Küste Chiles bis Peru, in den Tropen, die Temperatur zur heißen Zeit die Deutschlands kaum überschreitet. Die Nächte sind durchweg kühl. In den Wintermonaten, Mai bis September beträgt die Durchschnittstemperatur in Inquique z. B. 15° C., in Callao zur selben Zeit 18° C.; das Klima ist ein durchaus gesundes. In den Gegenden, welche außerhalb der geographischen Tropen liegen, muß der Seemann bei der unerträglichsten Hitze 10 Stunden lang arbeiten, während dort, wo innerhalb der Tropenzone das schönste gemäßigte Klima herrscht, der Seemann geschont werden soll, oder aber, wenn er bei dem kühlen Wetter länger als 8 Stunden arbeitet, einen Extraverdienst hat. Durch den Begriff Tropen ist somit eine Bestimmung in der Seemannsordnung getroffen worden, welche den Schiffsleuten eine ungerechte Behandlung zuteil werden läßt, und welche von den Reedern Geldopfer verlangt, die jeder Begründung entbehren. Man hielt es daher in der Versammlung für sehr notwendig, daß auf dem Verbandstage des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine die Vertreter der Regierung durch praktische Vorschläge davon zu überzeugen sind, wie die Schiffsmannschaft zu Zeiten großer Hitze durch Verkürzung der pflichtgemäßen Arbeitszeit in angemessener Weise zu entlasten sei, und wo der Reeder gleichzeitig vor der Auszahlung von ungerechtfertigtem Überstundenlohn zu bewahren sei. — Es wurde darauf hingewiesen, daß das an Schiffsverlusten sehr reiche Jahr 1903 sich auch an der Effektenversicherung des Vereins fühlbar gemacht habe. Über 5000 Mk. seien zur Deckung von Effektenverlusten ausbezahlt worden. Es sei deshalb notwendig geworden, für das Jahr 1903 die verhältnismäßig hohe Prämie von 3 pCt. zu erheben.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Zum Verbandstage.

Der **Seeschiffer-Verein »Weser«**, der keine besonderen Anträge für den Verbandstag stellt, die zur Verhandlung stehenden Fragen aber eingehend besprochen hat, schickt seinen Vorsitzenden, Herrn Navigationslehrer *Kornmehl* als Delegierten zum Verbandstag.

Der **Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg** beantragt das *Ruderkommando* auf die Tagesordnung des Verbandstages zu stellen. Er wünscht aber nicht etwa eine Fortsetzung der jahrelangen Diskussionen über die Eigenschaften des einen oder anderen Ruderkommandos, sondern einen Beschluß des Verbandes darüber herbeizuführen »daß die Hohe Reichsregierung ersucht werde, dem dekretierten deutschen Ruderkommando internationale Geltung zu verschaffen.« Der Vorsitzende wird hierüber referieren. Der Verein wird auf dem Verbandstage durch die Herren Kapt. *Bendix, Elson, Frantz, Hilgendorf, Lewens* und *Schroedter* vertreten sein.

Der **Seeschiffer-Verein Stettin** stellt folgende Gegenstände auf die Tagesordnung des Verbandstages:

1. Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigaer Meerbusen.
2. Besprechung über den Art. 4a. der Kaiserl. Verordnung und eine event. Beschlußfassung über die Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeuge.
3. Ausbildung der Führer von Fluß- und Haffahrzeugen.

Zu Punkt 3 beantragt er: »Eine obligatorische Prüfung für diese Führer anzustreben, bei welcher verlangt wird: a) Kenntnis der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897, insbesondere Anwendung und Bedeutung der Signale gemäß des Art. 28; b) bessere Kenntnis der Wassertiefen im hiesigen Fahrwasser.

Die **Schiffer-Gesellschaft in Lübeck** stellt keine besonderen Anträge zum Verbandstage.

Der **Verein Flensburger Seeschiffer**, der bekannt gibt, daß Herr Navigationslehrer *Lüning* als Vertreter auf dem Verbandstag erscheinen wird, stellt folgende Gegenstände auf die Tagesordnung:

»Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Befeuerung der Flensburger Föhrde und deren Zugänge derart zu verändern, daß sie den heutigen Schiffahrts-Verhältnissen besser entsprechen; insbesondere:

1) Befeuerung des Breite Grunds- event. Verlegung des Kalkgrund-Feuerschiffs nach ersterer Untiefe;
2) Veränderung des Schleimünder Feuers.«

Ferner bittet der Verein dieselbe Behörde, zu veranlassen, daß die Feuerschiffe z. B. Fehmarnbelt, Adlergrund etc. nicht eher eingezogen werden, als bis die Eisverhältnisse ein Verlassen der Station notwendig machen.«

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** stellt das *Dreiwachensystem* als Antrag für die Tagesordnung des Verbandstages:

Begründung: Durch die Bestimmung des Bundesrates über die Dreiteilung des Wachtdienstes hat die Regierung zugegeben, daß es heutzutage Verhältnisse gibt, unter welchen das Dreiwachensystem notwendig erscheint. Wenn die Bestimmung das Dreiwachensystem aber nur für Passagierdampfer in großer Fahrt vorschreibt, welche mehr als 200 Reisende an Bord haben und mehr als 12 Knoten Durchschnittsfahrt laufen, so dürfte das keine sachgemäße Einführung des Dreiwachensystems bedeuten. Der beschleunigte Schiffahrtsbetrieb auf See und im Hafen, nicht nur für Dampfer, sondern auch teilweise für Segelschiffe, ferner die vielen gesetzlichen und privaten Vorschriften, dazu die vielen Unzuträglichkeiten, welche die neue Seemannsordnung heraufbeschwört, haben zur Folge, daß an die Stelle des ruhigen Seemanns mehr und mehr der nervöse, aufgeregte Kapitän und Schiffsoffizier tritt. Dies ist, wie die medizinische Wissenschaft leicht beweisen kann, natürlich, weil das Zweiwachensystem und der Betrieb im Hafen dem Schiffsoffizier nicht mehr die nötige Zeit lassen, die Ruhe zu finden, welche zur Erhaltung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten für einen normalen Menschen im allgemeinen erforderlich ist. Bei der Behandlung der Dreiwachenfrage sollten also weniger die Passagiere und die Geschwindigkeit des Schiffes, als vielmehr das Wohlbefinden der Schiffsoffiziere selbst in Betracht kommen. Die Ueberanstrengung mag bei Dampfern im allgemeinen wohl mehr in Betracht kommen, nichtsdestoweniger hat sich die Segelschiffahrt doch auch so geändert, daß man die Segelschiffe nicht ohne weiteres unberücksichtigt lassen darf. Wenn man ferner bedenkt, wie die neue Seemannsordnung in jeder Weise bemüht ist, der Mannschaft Erleichterungen zu verschaffen, so erscheint es auch diesem Grunde gerechtfertigt, wenn den Schiffsoffizieren durch eine *sachgemäße* Bestimmung über das Dreiwachensystem eine wohlverdiente Erleichterung geschaffen wird.

Wir stellen also folgenden Antrag für die Tagesordnung des diesjährigen Verbandstages:

»Auf allen Dampfern über 1000 N.-R.-T., sowie auf allen Dampfern, welche den englischen Kanal oder den Norden von England passieren, ferner auf allen Segelschiffen über 1000 N.-R.-T. ist es durchaus wünschenswert, daß der Dienst der Offiziere in drei Wachen eingeteilt wird.«

Der weiter vom *Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg* gestellte Antrag über eine Abänderung des § 8 unseres Statuts, der in unserer internen Sitzung nach dem offiziellen Verbandstage zur Besprechung kommen wird, ist den Vereinen bereits zugegangen. Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bittet die Einzelvereine ihre Delegierten mit Vollmacht für die Stellungnahme dieses Antrages zu versehen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon, Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 4. **Hamburg, den 23. Januar.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Das Recht der **Exterritorialität**, das in fremden Häfen sonst nur Kriegsschiffen zugestanden wird, ist wider Willen aller hierbei in Frage kommenden Personen in Newcastle o/T. einem russischen **Kauffahrteischiff** eingeräumt worden. Der Kapitän der russischen Bark »Anna«, der, als das Schiff in Newcastle o/T. lag, von seinen Leuten tätlich angegriffen und verletzt worden war, beschwerte sich bei seinem Konsul. Der russische Beamte wandte sich an die lokale Polizeibehörde mit dem Ersuchen, die aufsässigen Leute in Haft zu nehmen und zu bestrafen. Das war am 29. Dezember v. J. Am 31. Dezember fand vor dem Polizeigericht in Südshields eine Verhandlung statt, deren Ergebnis, weil es weittragende Konsequenzen auch für deutsche Reedereien haben kann, Verbreitung verdient. Die drei Matrosen, die des angeschuldigten Vergehens überführt wurden, »müssen« — so lautet der Bescheid — »nach Rußland zur Bestrafung geschickt werden, weil das Vergehen auf einem russischen Schiff, also auf russischem Grund und Boden begangen war«. Dieses Urteil hat Niemand der drei Beteiligten, weder die Reederei, noch die Leute, noch den Konsul aus leicht erklärlichen Gründen befriedigt. Der Reederei erwachsen durch den Unterhalt der Leute und ihre Beförderung nach der Heimat ungerechtfertigte Ausgaben, die Leute verlieren Zeit und sehen einer strengeren Strafe, als sie sie in England wahrscheinlich getroffen hätte, entgegen und der Konsul, der verstimmt ist, seinen Antrag unberücksichtigt zu sehen, hat eine Menge Scheerereien von dieser Angelegenheit. Mit Recht behauptet der russische Konsul Herr Heyking, daß das Urteil des Polizeigerichts ein Verstoß gegen internationale Gebräuche sei, da im Weltverkehr bisher nur Kriegsschiffen das Recht der Exterritorialität eingeräumt worden sei, Kauffahrteischiffe aber stets der Jurisdiktion des Landes unterstehen, in dem sie jeweilig sind. Oder, um mit Perels zu sprechen:

> Kauffahrteischiffe, welche sich in den Hoheitsgewässern eines fremden Staats aufhalten, sind während der Dauer dieses Aufenthalts grundsätzlich der Justiz- und Polizeigewalt dieses Staats unterworfen. Eine Exemtion derselben würde eine unbegründete Einschränkung der Souveränetät der fremden Staatsgewalt einschließen und die Gefährdung der öffentlichen Ordnung in solchen maritimen Gebieten mit sich bringen. Abgesehen davon wird derjenige Staat, welchem ein Schiff, das er nicht selbst entsendet hat, zugehört, auch in den seltensten Fällen ein Interesse an einer derartigen Exemtion denjenigen Staaten gegenüber haben, in welchen eine Jurisdiktion im Geiste der Rechtsidee zivilisierter Nationen geübt wird.

Das Schiff selbst sowie dessen Besatzung bleiben den Heimatsgesetzen zwar auch in fremden Gewässern unterworfen, aber diese Gesetze und die Gerichtsbarkeit des Heimatsstaats ruhen; sie können nicht an Ort und Stelle im fremden Seegebiet zur Geltung gebracht werden, soweit die fremde Jurisdiktion in Konkurrenz tritt. Eine generelle Ausnahme von der Nichtexemtion findet nur soweit statt, als auf der Grundlage des Prinzips von der Nationalität der Rechte, sei es infolge von Herkommen, sei es in Gemäßheit bestandener Vereinbarungen, wie z. B. der mit der ottomanischen Pforte geschlossenen Konventionen und der Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsverträge mit China, Japan, Persien etc. die Konsulargerichtsbarkeit zu Recht besteht.

Eine solche Vereinbarung besteht aber nicht zwischen Rußland und England. Herr Heyking weist unter Bezugnahme auf einen analogen Fall nach, daß die russische Strafkammer einen Matrosen eines ausländischen Schiffes, das in Petersburg lag, nach russischen Gesetzen bestraft hat.

* * *

In einem Schreiben, das uns von geschätzter Seite, mit Bezug auf unsere Ausführungen über den Entwurf einer **Verordnung über den Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute** zugegangen ist, wird die Möglichkeit als ausgeschlossen hingestellt, daß der Entwurf, den der Bundesrat ja schon genehmigt hat, nautischen Kreisen zu weiterer Beurteilung zugehen könnte. Wir bedauern diese Sachlage aus den bereits in letzter Nummer angeführten Gründen, wenn wir auch mit dem Herrn Korrespondenten der Ansicht sind, daß es wünschenswert ist, wenn die seit vier Jahren in Aussicht genommene Abänderung der Prüfungsverordnung endlich Gestaltung annehmen und die Unsicherheit beseitigen wollte. Trotz dieser Erkenntnis, meinen wir, daß dieser Zeitpunkt, hat man schon vier Jahre gewartet, auch noch um einige Wochen weiter hätte hinausgeschoben werden können, damit dem Deutschen Nautischen Verein und dem Seeschifferband im Februar d. J. Gelegenheit gegeben worden wäre, zu Fragen Stellung zu nehmen, die erst im Laufe der letzten Monate aufgetaucht sind und die, wie der Herr Einsender ganz richtig sagt, nicht auf prüfungstechnischem Gebiete liegen, sondern sich mit der Zulassung zur Prüfung beschäftigen. Einer der hier in Frage kommenden Punkte, der bekannte Antrag des Schulschiffvereins, ist durch den Bundesrat in der Weise erledigt worden, daß die Fahrzeit auf Schulschiffen derjenigen auf anderen Schiffen gleichgestellt worden ist. In der Praxis hat dieser Beschluß nicht die ihm sonst gewiß innewohnende Bedeutung, da der Schulschiffsverein seine Kadetten, die jetzt das erste Jahr als Schiffsjunge angenommen werden, nur zwei weitere Jahre in der Kadettenabteilung behält, die jungen Leute also nur ein Jahr als Vollmatrose (Kadett) an Bord des Schulschiffes bleiben, ein weiteres Jahr, wie die Zöglinge der Norddeutschen Lloyd-Kadettenschiffe, auf Dampfern untergebracht werden, um auch diesen Dienst kennen zu lernen.

* * *

Über **Steinkohlen- und Preßkohlenlager- und Ladungen und ihre Behandlung an Bord** schreibt Herr Prof. Dr. Medem, Greifswald:

Die absprechende Kritik des Herrn Kapt. v. Schrötter in der »Hansa« (1903, S. 569 u. 582) über meine Ausführungen zur obigen Frage in der »Marine-Rundschau« (1903, S. 1936 u. 1263) ist mir nicht recht verständlich, zumal nicht in dem darin angeschlagenen Ton. Denn meine Ausführungen stehen mit denjenigen des Herrn v. Schrötter in seiner Broschüre »Die Gefahren der Kohlenladungen« durchaus in Übereinstimmung, namentlich auch bezüglich der in der Kritik besonders hervorgehobenen Punkte, Explosionsgefährlichkeit des Kohlenstaubes, künstliche Ventilation, Stellung der Ventilatoren. Wären die Ausführungen des Herrn v. Schrötter bezw. die meinigen auf der »Euterpe« zur Anwendung gelangt, so wäre das Unglück dort nicht vorgekommen.

Daß dies vorkommen konnte, trotz der bestehenden Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft, beweist, daß diese der Verbesserung, Vervollständigung bedürfen, — was ja auch Herr v. Schrötter annimmt und so auch der Artikel der »Hansa« 1903, S. 529.

Was meine Person anlangt und meine Legitimation, in dieser Sache das Wort zu nehmen, so bin ich Herrn v. Schrötter sehr dankbar dafür, daß er mich nur als Laien behandelt; denn ich habe allerdings niemals Kohlen über See zu bringen gehabt. Aber so völlig unbefangen bin ich in der Sache doch nicht. Denn ich bin viele Jahre hindurch beim Kreisgericht Greifswald Schiffsrichter für die Reedereien zu Greifswald und Wolgast (immerhin 200 Schiffe) gewesen und habe mich amtlich um Bau, Beladung, Ventilation und sonstige Bedürfnisse und Nöte der Kohlen- und anderer Schiffe zu bekümmern gehabt; ich habe auch vom Reichsmarineamt die Erlaubnis, (Reskr. v. 16. Sept. 1898) die im Bau befindlichen Kriegsschiffe auf den Kaiserlichen und sonstigen Werften zu besuchen, und ich habe mich bemüht, mich über die Fragen der Kohlenbunker und der Bekohlung zu informieren. Im Übrigen aber bin ich hier nur Jurist, nicht Seemann.

* * *

Der Raumgehalt der bedeutendsten maritimen **Staaten** mit dem Umfang ihres Seeverkehrs gegenüber dem **Aufwand für ihre Kriegsmarine**, eine Gegenüberstellung des englischen Handelsamtes, verdient wiedergegeben zu werden, um die Befürchtung zu zerstreuen, als werde das Deutsche Reich, wie es nicht nur von Unwissenden behauptet wird, verhältnismäßig stark durch die Erhaltung seiner Kriegsflotte belastet. Das Gesagte wird durch die nachstehende Übersicht bewiesen, die sich mit wenigen Ausnahmen auf 1901 bezieht

Länder	Aufwand für die Kriegsflotte £	Raumgehalt der Handelsflotte t	Seeverkehr	
			Außenhandel t	Küstenhandel t
Großbritannien	34 994 594	10 054 770	50 252 602	57 070 000
Ver. Staat. v. Amerika [2])	16 203 916	882 553 [4])	24 242 104	—
Frankreich	12 407 325	1 217 614	19 603 507	7 088 902
Rußland	10 446 392	664 208	9 715 000	18 675 000
Deutschland	10 029 663 [1])	2 093 033	14 734 355	4 398 687
Italien	4 840 000	999 919	23 371 558	11 034 196
Japan	2 899 415 [1])	917 879	4 008 567	4 594 860
Österreich-Ungarn	1 945 450	303 708	3 369 764	11 918 850
Spanien	1 437 688	774 579 [3])	15 171 858 [3])	12 363 182 [3])
Niederlande	1 395 504	407 309	9 419 236	—
Portugal	596 575 [1])	118 605 [3])	11 668 500 [3])	1 286 909 [3])

[1]) 1902/03. — [2]) Jahr bis Ende Juni 1903. — [3]) t Br.-R. — [4]) Schiffe nur im Seeverkehr.

Da die zahlenmäßigen Angaben über den **d e u t s c h e n** Seeverkehr zu niedrig gegriffen sind — er betrug 19 151 087 t — (Siehe hierüber S. 435, Jahrgang 1903) die Leistungsfähigkeit des Deutschen Reichs also noch höher ist, als sie durch die Tabelle veranschaulicht wird, muß zugegeben werden, daß wir, — den Aufwand für unsere Kriegsmarine dem Raumgehalt unserer Handelsflotte gegenübergestellt — von den ersten fünf Großmächten auf das kleinste Marinbudget hinweisen können.

* * *

In längerer Abhandlung beschäftigt sich das Organ des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine mit der **Furcht vor sozialistischer Kritik in Reedereikreisen.** Die Zeitschrift schreibt dieser Abneigung einen schädigenden Einfluß auf die Disziplin an Bord zu, weil das Schiffskommando in der Rücksichtnahme auf die Stimmung seines Reeders geneigt ist, selbst schwerere Disziplinarvergehen im ausgleichenden Sinne zu behandeln, anstatt sie der Beurteilung des zuständigen Seemannsamtes zu überlassen. Wir sind wegen Mangel entsprechenden Beschwerdematerials leider zu der Prüfung außer Stande, ob sich die vorgebrachten Beschwerden nur auf wenige Einzelfälle beziehen, oder ob allgemein in Reedereikreisen die Parole ausgegeben ist: Keine Klagen über Insubordination — wie es in dem zitierten Blatte angenommen wird. Wir können uns aber nicht vorstellen, daß diese Annahme zutrifft. Wir vermögen es nicht, weil eine solche Taktik Unlust zum Dienste und allmählich Mißmut und Unzufriedenheit in Kapitäns- und Schiffsoffizierskreisen hervorrufen müßte, ohne die zwischen Arbeitgeber und -Nehmer, zwischen Reeder und Schiffsleuten vorhandenen sozialen Gegensätze nach irgend einer Seite hin zu mildern. Zu mildern, ach nein, sie würden stärker hervortreten, weil die Schiffsleute, wie überhaupt die meisten Menschen, in Ausgleichversuchen nicht ein Zeichen der Stärke erblicken, sondern vielmehr das Eingeständnis eigenen Unrechts. Natürlich soll hiermit nicht gemeint sein, daß wir es für erwünscht oder auch nur für zweckmäßig halten, wenn wegen jedes kleinen Disziplinarvergehens das Seemannsamt in Anspruch genommen wird, ganz gewiß nicht — zur Ahndung geringfügiger Gesetzesverletzungen bieten die im § 91 dem Schiffskommando eingeräumten Rechte ausreichenden Schutz — handelt es sich aber um absichtlich zur Schau getragenes ungebührliches Benehmen, um fortgesetzten Ungehorsam, dann müßte auch, schon als Abschreckungsmittel, das Seemannsamt in Anspruch genommen werden.

Das Seezeichenwesen in der Hamburger Bucht.

Nach einem eingehenden Referat des Herrn Direktor Leist, Bremen, beschloß der Deutsche Nautische Verein im vorigen Jahre, an die Königl. Preußische Regierung das dringende Ersuchen zu richten, »die Warnungssignale auf der Insel Helgoland durch Errichtung eines erstklassigen Dampfsirenen-Apparates zu verbessern, der bei Nebelwetter regelmäßige Warnungssignale abzugeben hat, sowie die Einrichtung zur Abgabe von geeigneten Schallsignalen zu treffen, welche sofort in Funktion tritt, sobald sich ein Schiff in solcher Weise und auf solchem Kurse der Insel nähert, daß Gefahr für die Sicherheit desselben vorhanden ist.«

Die zuständigen Königl. Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe lehnten diesen Antrag aus folgenden Gründen ab:

»Nebelsignale, die im stande sind, unter allen Umständen die Gefahrzone um Helgoland (an der Nordspitze drei Seemeilen) zu beherrschen, sind bislang nicht bekannt. Versuche mit dem Pieterschen Nebelhorn haben wenig befriedigt und erwiesen, daß die auf Helgoland verwendeten Knallraketen dem Pieterschen Nebelhorn überlegen sind. Wenn nun auch die besseren Nebelsirenen wirksamer sind als das genannte Nebelhorn, so würden sie gleichwohl immer noch nicht den Ansprüchen genügen, dagegen mit Sicherheit den Widerspruch der Gemeinde wachrufen, die infolge des unangenehmen Geräusches eine Beeinträchtigung des Besuches von Helgoland durch Badegäste befürchtet.

Die Abgabe von Warnungssignalen könnte bei Tage und sichtiger Luft erfolgen, wenn Vorkehrungen zur genauen Feststellung der Position jedes Schiffes getroffen würden. Es müssen hierzu an verschiedenen Stellen der Insel mindestens drei Stationen errichtet, mit den erforderlichen Instrumenten ausgerüstet, untereinander und mit der Signalstation durch Fernsprecher verbunden und zuzeiten der Gefahr mit ständiger Wache besetzt werden. Die laufenden Kosten würden aber zu dem erreichbaren Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis stehen, weil bei sichtiger Luft ein aufmerksamer Schiffsführer seinen Abstand von Helgoland jederzeit durch einfache Messungen selbst feststellen kann, bei unsichtigem Wetter aber und Nachts, sobald die Laternen der Schiffe von der Insel aus nicht zu sehen sind, die Anlage stets versagen würde. Namentlich Segelschiffe würden bei einem Abstande bis zu 3 Seemeilen häufig nicht zu sehen sein.

Es ist daher, namentlich bei Nacht, viel sicherer, wenn die Schiffe ihren Abstand von der Insel durch einfache Messungen nach dem Helgoländer Leuchtfeuer feststellen.«

Man kann nicht gerade behaupten, daß die angezogene Rücksicht auf die Badegäste, als Hindernis der Errichtung eines erstklassigen Dampfsirenen-Apparates, beantragt zum Schutz der Sicherheit von Eigentum und Menschenleben, sehr überzeugend wirkt. Immerhin, über die Zweckmäßigkeit dieser Begründung läßt sich doch wenigstens noch streiten. Eine Möglichkeit, die der am Schlusse des Bescheides gegebene Ratschlag leider sehr erschwert. Er ist wirklich nicht leicht diskutabel, selbst den erfahrensten Seeleuten bleibt er, wie wir uns erkundigt haben, ein Rätsel. Mit welchen Peilinstrumenten einfache Messungen nach dem Helgoländer Feuer, »namentlich bei Nacht« (am Tage auch?) in unsichtigem Wetter gemacht werden sollen, wissen wir leider nicht. Um den Gedankengang der beiden Herren Minister verstehen zu können, ist nur anzunehmen, daß sie etwas anderes sagen wollten, als man aus ihrer Antwort, wie sie vorliegt, selbst bei guter Kombinationsgabe zu entnehmen vermag. Recht viel deutlicher ist dagegen die Antwort der beiden hohen Beamten an den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine auf dessen Eingabe über die Errichtung eines Feuerschiffs nördlich von Norderney. Bekanntlich wurde mit diesem Antrag derselbe Zweck verfolgt, der dem vorhinerwähnten Beschluß des Deutschen Nautischen Vereins zu Grunde liegt, nämlich die Befürwortung eines Mittels, das die verhängnisvollen Strandungen bei Helgoland vermindern und die Einfahrt in die Elbe, Weser und Jade bei unsichtigem Wetter ungefährlicher machen soll. Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hatte zu diesem Zwecke, ebenfalls im vorigen Jahre, folgenden Standpunkt, den er den beiden Herren Ministern in einer Eingabe mit der Bitte um Berücksichtigung bekannt gegeben hatte, eingenommen:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält es für durchaus notwendig, daß in 53° 58' N.-Br. 7° 20' O-L. ein Feuerschiff ausgelegt wird, welches mit einem kräftigen Nebelsignal-Apparat versehen ist und in dessen Nähe sich die Lotsenschoner zum Versetzen an einkommende Schiffe aufhalten und kreuzen. Der Verband befürwortet ferner, auf dem in Aussicht genommenen Feuerschiffe nördlich von Norderney Lotsen für die Jade, Weser und Elbe zu stationieren.«

Hierauf war von den Herren Königl. Preußischen Ministern der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe geantwortet worden:

»Auf die Eingabe vom 15. August d. J. erwidern wir dem Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine, daß wir dem Antrage, in 53° 58' N-Br. und 7° 20' O-L. — nördlich der Insel Norderney und Baltrum — ein Feuerschiff auszulegen, nicht stattgeben können, da ein Bedürfnis zur Auslegung eines Feuerschiffs daselbst für Preußen nicht anzuerkennen ist. Damit ist auch der weitere Antrag, auf dem Feuerschiff eine Lotsenstation zu errichten, hinfällig geworden.«

Einige Wochen früher hatte der Herr Staatssekretär des Reichsmarineamts den Verband durch folgende, zustimmende Antwort geehrt:

»Dem Verband beehre ich mich bezüglich der Beschlußfassung über das Auslegen eines Feuerschiffes nördlich von Norderney ergebenst zu erwidern, daß auch ich diese Maßnahme für ein gesichertes Ansteuern der Elbe- und Wesermündung für sehr zweckentsprechend erachte. Durch dies neue Bindeglied zwischen Borkumriff- und Weser-Feuerschiff wird — sowohl durch Vermehrung der Seezeichen in Form eines guten Leuchtfeuers und eines kräftigen Nebelschallsignals als durch Erzielung einer größeren Wahrscheinlichkeit in der Erlangung von Lotsen — ein wertvolles Ansteuerungsobjekt geschaffen.

Um den gemeinsamen Handelsverkehrsinteressen Hamburgs und Bremens mehr zu dienen, erscheint mir indessen eine etwas südlichere und westlichere Lage angezeigter ohne durch diese Verschiebung die günstige Ansteuerung von Segelschiffen zu beeinträchtigen.

Seitens des Reichs-Marine-Amts, als des Organs der Reichsaufsichtsbehörde über das Seezeichenwesen würden die betreffenden Vorschläge des Verbandes an die Preußische Regierung, den Senat Hamburgs und Bremens gern unterstützt werden.

Die beste Lage des fraglichen Feuerschiffs dürfte dann zweckmäßig durch kommissarische Beratungen zu bestimmen sein.

Sowohl der Deutsche Nautische Verein wie der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine halten eine Verbesserung des Seezeichenwesens in der Hamburger Bucht für unbedingt notwendig, weichen ihre Meinungen über die Mittel zur Abhilfe dieses Zustandes auch von einander ab. Wir möchten glauben, daß die Auslegung eines Feuerschiffs in der vom Verbande oder auch in der vom Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts vorgeschlagenen Position zweckentsprechender, als die Errichtung

eines Nebelsignalapparates auf Helgoland ist. Das Feuerschiff, das zugleich als Station für Elbe-, Weser- und Jade-Lotsen gedacht ist, könnte bei unsichtigem Wetter auch von den von Norden kommenden Schiffen zur Empfangnahme eines Lotsen oder zur Feststellung ihres Bestecks angesteuert werden. In solchem Falle würde dieses Feuerschiff nicht nur, wie ein Nebelsignalapparat auf Helgoland, den nach der Elbe bestimmten Schiffen als Richtschnur dienen, sondern auch den Weser- und Jadefahrern von großem Nutzen sein.

Wie dem aber auch sein mag, auf alle Fälle erkennen wir in Übereinstimmung mit dem Deutschen Nautischen Verein und mit dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, daß die Sicherheit der Schiffahrt in der Hamburger Bucht durch eine Verbesserung des Seezeichenwesens sobald als irgend möglich erhöht werden muß. Und wir bedauern es deshalb aufrichtig, daß so einflußreiche und wichtige Organe, wie die Königlich Preußischen Ministerien für öffentliche Arbeiten und für Handel und Gewerbe, die Anträge beider Korporationen abgelehnt haben, ohne die Initiative zu besseren Vorschlägen zu ergreifen.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Januar 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 2. Februar. Über dem östlichen Ozean liegt in den mittleren Breiten eine tiefe Depression. Von dieser, durch höheren Luftdruck getrennt, befindet sich eine zweite Depression über dem Golfstromgebiete, die ostwärts sich verlagert. Westlich von den Britischen Inseln und Nordfrankreich wehen daher vielfach östliche Winde, während auf der Südseite der östlichen Depression die westlichen Winde bis gegen die Kanaren sich ausdehnen; zwischen den Azoren und Europa ist das Wetter sehr stürmisch. Über der Mitte des Ozeans sind die Winde nördlich, weiter westwärts südlich und über den westlichsten Meeresteilen wieder nördlich.

3. bis 5. Februar. Beide Depressionen des ersten Zeitabschnittes haben eine östlichere Lage angenommen; in der Umgebung Neufundlands lagert ein Hochdruckgebiet, über dem südlichen Teil des Golfstroms und Westindien eine Depression. Über dem östlichsten Teil des Ozeans wehen starke nördliche Winde, weiter westwärts südliche Winde bis in niedrigere Breiten herab. Über der Mitte des Ozeans gehen die Winde in nördliche um. Auf den westlichen Meeresgebieten herrschen östliche Winde vor; nördlich von Westindien sind die Winde umlaufend und stürmisch.

6. bis 7. Februar. Von dem Gebiete des St. Lorenzstromes ersrtreckt sich ein Hockdruckgebiet gegen Nordwestafrika hin. Über dem nordöstlichen Teile des Nordatlantischen Ozeans bis gegen die Biscaya-See hin lagert eine Depresssion, eine zweite Depression befindet sich südwestlich von den Azoren und eine dritte zieht über dem Golfstrom nordostwärts. Über dem östlichen Teile der Schiffswege mit Ausnahme der zunächst an Europa angrenzenden Meeresteile herrschen daher nordwestliche Winde vor. Westlich von Madeira und den Kanaren treten südliche Winde auf, die weiter westwärts in nördliche umgehen. Über dem Golfstrom sind die Winde veränderlich und stürmisch.

8. bis 12. Februar. Von Westindien und den südlichen der Vereinigten Staaten erstreckt sich eine Hochdruckzone quer über den Ozean bis nach Südwesteuropa. Über den mittleren Breiten des Ozeans wehen daher vorwiegend westliche Winde, südlich von den Breiten der Azoren östliche Winde. Über den westlichen Meeresgebieten reichen die westlichen Winde bis in niedrigere Breiten herab und sind häufiger stürmisch als über den östlichen Gebieten.

13. bis 14. Februar. Eine tiefe Depression zieht über dem Golfstrom nordostwärts. Während über den östlichen und mittleren Teilen des Ozeans die Witterungsverhältnisse des vorhergehenden Zeitabschnittes etwa sich erhalten, treten über den westlichsten Meeresgebieten schwere Stürme auf; an der nordamerikanischen Küste tobt heftiger Schneesturm.

15. bis 19. Februar. Die Hochdruckzone, die wieder ziemlich ununterbrochen über den Ozean von West nach Ost sich erstreckt, hat eine etwas nördlichere Lage angenommen. Von einigen Ausschießern und Krimpern abgesehen, herrschen in den mittleren Breiten wieder westliche, weiter südwärts östliche Winde vor.

20. bis 21. Februar. Von Neufundland aus erstreckt sich ein Hochdruckgebiet nach Nordwestafrika, über dem östlichen Ozean dehnt sich eine Depression weiter nach Süden hin aus. Näher an der europäischen Küste gehen daher die Winde in südliche um, weiter westwärts sind sie nördlich und über den westlichen Meeresteilen vorwiegend östlich.

22. bis 24. Februar. Eine Depression, die über dem östlichen Ozean mehrere Minima enthaltend bis nach Nordwestafrika sich erstreckt, ist von einer über Nordamerika und den angrenzenden Meeresteilen liegenden Depression durch höheren Luftdruck getrennt. Über den östlichsten Meeresteilen sind die Winde daher sehr veränderlich, zuweilen stürmisch, westlich von jener Depression nördlich,

über dem mittleren und westlichen Ozean vorherrschend westlich und südwestlich.

25. bis 26. Februar. Westlich von Südwesteuropa liegt eine Depression, westlich von Nordwesteuropa ist der Luftdruck höher. Über dem westlichen Ozean ist die Luftdruckverteilung entgegengesetzt: über Labrador und der Davisstraße niedrig, über dem Golfstrom und östlich davon hoch. In den mittleren Breiten des östlichen Ozeans sind die Winde daher vorherrschend östlich, in denen des westlichen Ozeans westlich; bei Madeira und den Kanaren ist der Passat gestört.

27. bis 29. Februar. In größerer Nähe an den Küsten Europas erhalten sich die Luftdruckverteilung und die Windverhältnisse der vorhergehenden Tage. Dagegen zieht vom Golfstrom aus eine Depression schnell ostnordostwärts durch die mittleren Breiten und entwickelt sich zu großer Intensität, so daß in den mittleren Breiten schwere Stürmen mit umlaufenden Winden auftreten. Vom amerikanischen Festlande her betritt am letzten Tage des Monats ein tiefes Minimum den nördlichen Teil des Golfstroms, auch dort stürmische Winde erregend.

Deutscher Nautischer Verein.

Siebentes Rundschreiben.

Vereinstag 1904. Nach § 10 des revidierten Statuts des Deutschen Nautischen Vereins berufe ich hiermit den **Vereinstag auf den 29. Februar und 1. März d. J. nach Berlin, »Hôtel Kaiserhof«, großer Saal.** Für die Tagesordnung kommt, wie ich bereits im 6. Rundschreiben mitgeteilt habe, bisher die folgende Tagesordnung in Frage:

1. Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung.
2. Krankenfürsorge für Seeleute.
2. Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.
4. Schiffsstatistik.
5. Auslegung von Leuchtbojen in der Süderpiep.
6. Desinfektions- und Feuerlöschapparate.

Was den Gegenstand: »Krankenfürsorge für Seeleute« anbetrifft, so bleibt noch abzuwarten, ob dieser Gegenstand auf die Tagesordnung zu setzen ist; wahrscheinlich wird bereits vor oder gleich nach dem Vereinstage eine Entscheidung des Reichstages in dieser Angelegenheit zu erwarten sein.

Nach § 10 des Statuts müssen Anträge zur Tagesordnung spätestens 4 Wochen vor Abhaltung des Vereinstages eingereicht werden; in diesem Fall ersuche ich demnach, noch etwaige Anträge bis zum 1. Februar einzureichen.

Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung. Von dem Nautischen Verein zu Papenburg geht mir hierzu folgende Äußerung zu:

»Wenn wir auch mit der Untersuchung der anzumusternden Schiffsleute auf Farbenunterscheidungsvermögen, Sehschärfe und den Gesundheitszustand ganz einverstanden sind, indem wir diese Punkte als Faktoren für eine sichere Navigierung nicht gering achten, so möchten wir doch in Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Reederei dringend bitten, die Vorschriften so einfach wie irgend möglich zu gestalten, um der Reederei keine überflüssigen Kosten aufzuerlegen und den Kapitän nicht mit Arbeiten und Vorschriften zu überlasten. Zu den einzelnen Punkten würden wir besonders folgendes zu bemerken haben:

1. Die Untersuchung der Mannschaft kann von einem Arzt allein — ohne den Kapitän oder dessen Stellvertreter — ausgeführt werden.

2. Für den Logisraum halten wir 3 cbm für jeden Mann für ausreichend, und bitten von den Vorschriften über lichte Höhe und Helligkeit abzusehen.

3. Die Vorschrift eines Belages (II, § 1,3) soll doch nur für ein Eisendeck gelten?

4. Gegen die Ausstattung der Kojen mit Matratze und Keilkissen durch den Reeder statt durch den Seemann, wie es bislang der Brauch war, müssen wir uns aus den von der Flensburger Handelskammer angegebenen Gründen ganz entschieden erklären.

5. Nach § 1, 13 ist die tägliche Besichtigung der Logisräume durch den Kapitän vorzunehmen; hier bitten wir um den Zusatz »oder dessen Stellvertreter«.

6. Die ständige Beleuchtung der Aborträume ist auf kleinen Schiffen nicht erforderlich.

Krankenfürsorge für Seeleute. Der Nautische Verein zu Papenburg äußert sich hierzu wie folgt:

»Die vorgeschlagene erweiterte Krankenfürsorge von 13 auf 26 Wochen in allen Fällen können wir nur dann gutheißen, wenn in derselben Weise, wie es auch am Lande geschieht, dem Arbeitnehmer $^2/_3$, dem Arbeitgeber $^1/_3$ der Kosten auferlegt werden. Mit Rücksicht darauf, daß nach der neuen Seemannsordnung dem Reeder in mehrfacher Beziehung schon größere Kosten aufgebürdet sind, die sich bei der allgemeinen Niederlage der kleinen Reederei besonders fühlbar machen, dann aber auch, um der manchmal vorkommenden Simulation vorzubeugen, würden wir dieselbe Verteilung der Kosten bei jedem Krankheitsfall — auch wenn er weniger als 13 Wochen beträgt — für angemessen erachten. Sollte dieser Vorschlag keine Billigung finden, so möchten wir den Antrag stellen, den Reeder zu ermächtigen, die durch die erweiterte Krankenfürsorge ihm erwachsenden Ausgaben von der See-Berufsgenossenschaft wieder einziehen zu dürfen.

Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Der Nautische Verein zu Papenburg ist aus den gleichen Gründen wie die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin gegen den Vorschlag, zur Steuermannsprüfung nur solche Matrosen zuzulassen, welche nur Dampferfahrzeit haben.

Der Nautische Verein zu Hamburg hat zu diesem Punkte der Tagesordnung wie folgt Stellung genommen:

Der Deutsche Schulschiffverein wird zunächst die Forderung stellen, daß den Kadetten 15 Monate Fahrzeit als Matrosen zugebilligt werden, sodaß sie noch 9 Monate auf einem andern Segelschiffe fahren müßten. Der Verein beschloß, die Delegierten zu beauftragen, dieser Forderung zuzustimmen, aber die zu erwartende Forderung auf Anrechnung der vollen Fahrzeit zurückzuweisen.

Die in der Diskussion aufgeworfene Frage über die Zulassung der Obermatrosen der Kaiserlichen Marine zum Steuermannsexamen wird auf Anraten einiger Mitglieder auf sich beruhen gelassen.

Der Antrag auf Abstandnahme von der Forderung der Fahrzeit auf Segelschiffen wird abgelehnt.

Vierteljahrskarten der Nord- und Ostsee. Die Deutsche Seewarte sendet ihre neueste Veröffentlichung »Vierteljahrskarte der Nord- und Ostsee« mit dem Bemerken, daß diese Karte von nun ab regelmäßig vierteljährlich erscheinen wird. Diese Karte verfolgt für die heimischen Gewässer den Zweck wie die entsprechende Monatskarte für den nord-atlantischen Ozean. Den Nautischen Vereinen etc. dürfte ein Exemplar dieser Karte zugegangen sein. Ich ersuche um eine gefällige Äußerung hierüber.

Der stellvertr. Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

H. C. Dethleffsen.

Tätigkeit britischer Werften im Jahre 1903.

Über die Tätigkeit englischer, schottischer und irischer Werften, geordnet nach bestimmten Distrikten liegen für 1903 nachstehende Angaben, denen wir die der Vorjahre gegenüberstellen, vor:

Werft	1903 Anzahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
a) englische Werften.				
Tyne-Distrikt.				
Swan, Hunter & Wigham Richardson (Limited)	22	66452	38825	97826
Armstrong, Whitworth & Co.	13	48740	75200	52317
Northumberland Shipbuilding Co.	8	34085	16100	22245
J. Readhead & Sons	8	27775	14650	24764
Palmers Shipbuilding Co	9	22024	43800	31122
Robert Stephenson & Co.	5	17633	8650	15999
Tyne Iron Shipbuilding Co.	6	14674	9100	15209
R. & W. Hawthorn. Leslie & Co.	6	14370	77200	28206
W. Dobson & Co.	6	7926	5440	13400
Smith's Dock Co., (Limited)	37	4984	9790	3686
Wood, Skinner & Co.	6	4556	4115	6465
J. P. Rennoldson & Sons	6	1076	3170	1632
J. T. Eltringham & Co.	5	672	1730	1763
Hepple & Co.	3	325	1200	229
W. P. Huntley	3	144	—	66
J. Lindsay	2	20	—	175
Zusammen	145	265456	—	324487
Abnahme 59031 B.-R.-T. gegen 1902				
» 44679 » » 1901				
Wear-Distrikt.				
W. Doxford & Sons, Sunderland	10	39860	16050	43780
J. L. Thompson & Sons	8	27677	16240	37823
Short Brothers (Limited)	6	—	11700	22528
Sir James Laing & Sons	6	—	21100	36551
John Priestman & Co.	4	—	6165	12938
Sunderland Shipbuilding Co.	6	12735	7805	11752
W. Pickersgill & Sons	3	11224	11224	12371
John Blumer & Co.	4	11040	11040	16780
R. Thompson & Sons	4	9483	4400	12613
Bartram & Sons	2	6763	3879	11342
S. P. Austin & Son	4	4842	3850	6638
Osbourne, Graham & Co.	1	3820	1800	7604
John Crown & Sons	2	520	520	3664
Zusammen	60	200520	—	236384
Abnahme 35864 B.-R.-T. gegen 1902				
» 71968 » » 1901				
Tees-Distrikt.				
Sir R. Dixon & Co.	10	20407	—	18152
R. Craggs & Sons	6	19400	—	16613
Richardson, Duck & Co.	7	19245	—	20574
Ropner & Son	7	18781	—	30949
Craig, Taylor & Co.	8	12014	—	22012
W. Harkess & Sons	2	1367	—	1248
Zusammen	40	91214	—	109548
Abnahme 18334 B.-R.-T. gegen 1902				
» 78877 » » 1901				

Werft	1903 Anzahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
Hartlepool-Distrikt.				
William Gray & Co., W.-Hartlepool	15	39493	21250	42254
Furness, Withy & Co., »	6	32049	—	26493
Irvines Shipbuilding Dry Docks Co., W.-Hartlepool	7	15511	7450	16000
Zusammen	28	87453	—	84747
Zunahme 2706 B.-R.-T. gegen 1902				
Abnahme 68501 » » 1901				
Themse-Distrikt.				
G. Rennie & Co.	30	6430	—	10110
A. W. Robertson & Co.	25	3369	—	9963
Yarrow & Co.	14	1343	—	1025
R. & H. Green	12	1100	—	2077
J. I. Thornycroft & Co.	4	807	—	690
Edwards & Co.	23	661	—	815
Thames Iron Works Co.	3	507	—	3630
J. Stewart & Sons	2	280	—	1000
H. Shrubsall	2	141	—	146
Zusammen	105	14638	—	25454
Abnahme 10816 B.-R.-T. gegen 1902				
» 37796 » » 1901				
Humber-Distrikt.				
Earle's Shipbuilding Co.	6	10973	—	995
Cook, Wilton & Gemmel	37	7710	—	8363
Goole Shipbuilding Co.	12	3056	—	4057
Joseph Scarr	18	2022	—	3195
Henry Scar	8	998	—	1400
W. H. Warren	4	840	—	1714
Brown & Clapson	1	84	—	4057
Zusammen	80	25685	—	19727
Zunahme 5358 B.-R.-T. gegen 1902				
» 16310 » » 1901				
Blyth-Distrikt.				
Blyth Shipbuilding Co.	6	5394	3705	9352
Abnahme 3958 B.-R.-T. gegen 1902				
» 3469 » » 1901				
b) schottische Werften.				
Clyde-Distrikt.				
John Brown & Co.	6	55152	61000	20000
Russell & Co.	13	45810	51741	55610
Faierfield Co.	8	39053	53300	30290
W. Denny & Brothers	31	30472	—	20270
Charles Connell & Co.	7	28908	—	40990
Alex. Stephen & Sons	3	23612	26650	27650
Barclay, Earle & Co.	5	20944	14650	31170
Scott & Co.	6	20198	15000	13890
Caird & Co.	2	19005	24000	11090

Werften	1903 Zahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
D. & W. Henderson & Co.	11	17989	16400	40340
A. Rodger & Co.	7	17648	—	12710
Napier & Miller	5	14362	—	18700
Wm. Beardmore & Co.	1	10700	—	15250
London & Glasgow Co.	—	—	—	13835
Wm. Hamilton & Co.	2	9733	—	9941
A. M'Millan & Son	3	9353	—	17050
Ailsa Co.	10	8120	—	5919
Clyde Co.	3	6246	9600	5024
Grangemouth & Greenock Co.	5	6241	—	12816
Fleming & Ferguson	9	5829	9300	5852
Mackie & Thomson	13	5242	—	4369
Wm. Simons & Co.	7	5060	10595	7195
Lobnitz & Co.	11	4534	4830	1240
Campbeltown Co.	3	4509	—	3205
A. & J. Inglis	2	4301	6050	10866
Bow, M'Lachian & Co.	7	2866	7720	2861
Scott & Sons	9	2679	—	1228
Alley & Maclellan	22	2608	—	3157
John Reid & Co.	2	2511	—	5951
George Brown & Co.	6	1827	—	881
Murdoch & Murray	4	1750	—	6295
R. Duncan & Co.	1	1609	—	15612
J. Fullerton & Co.	4	1500	—	2820
Ritchie, Graham & Milne	14	1310	—	2346
Irvine Company	2	1256	—	153
Eine Anzahl kleine Werften	32	3232	—	14278
Zusammen	276	436169	—	516977

Abnahme 80808 B.-R.-T. gegen 1902
» 75821 » » 1901

Tay-Distrikt.

Werften	1903 Zahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
The Caledon Co.	6	10339	10300	10400
The Dundee Co.	6	2858	—	3210
Gourlay Bros. & Co.	4	2466	5440	8911
The Montrose Co.	3	560	—	1734
Zusammen	19	16223	—	24255

Abnahme 9032 B.-R.-T. gegen 1902
» 4235 » » 1901

Forth-Distrikt.

Werften	1903 Zahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
Grangemouth & Greenock Co.	—	7506	—	5134
Ramage & Ferguson	—	5237	4500	4912
Hawthorns & Co.	—	1006	1800	1071
Scott (of Kinghorn)	—	800	1365	603
James Weatherhead	—	485	—	570
John Cran & Co.	—	322	1710	—
James Miller	—	—	—	600
Zusammen	30	15356	—	12890

Zunahme 2466 B.-R.-T. gegen 1902
Abnahme 167 » » 1901

c) Irische Werften.

Belfast-Distrikt.

Werften	1903 Zahl der Schiffe	1903 Brutto-Raumg.	1903 ind. HP.	1902 Brutto-Raumg.
Harland & Wolff	8	110463	100400	79497
Workman, Clark & Co.	7	44758	27050	75932
The Londonderry & Co.	3	2188	—	3344
The Dublin Company	3	605	—	460
The Larne Company	3	380	—	400
F. Palmer	1	108	—	—
Zusammen	25	158482	—	159633

Abnahme 1151 B.-R.-T. gegen 1902
Zunahme 12455 » » 1901

Kleinere Schiffbau-Distrikte.

Appledore	31	Fahrzeuge mit	2850	B.-R.-T.
Cowes	30	» »	1486	»
Dartmouth	13	» »	1096	»
Lowestoft	18	» »	1031	»
Southampton	3	» »	1638	»
Yarmouth (Nor)	18	» »	1028	»

Germanischer Lloyd.

Der Germanische Lloyd hat sein Schiffs-Register für das Jahr 1904 verteilt. Es enthält außer dem eigentlichen Schiffsverzeichnis eine Liste sowohl der Agenten und Besichtiger der Gesellschaft, als der technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft. Am Schluß des Registers sind alphabetisch geordnete Listen der deutschen Reeder und Werften mit Angabe ihrer telegraphischen Adressen, sowie der angewandten Telegraphenschlüssel. In der Reedereiliste sind die den Reedern gehörigen Schiffe — ebenfalls alphabetisch geordnet — nebst ihrem Netto-Tonnengehalt angeführt. Ferner ist noch je ein Verzeichnis der Reeder, nach den Heimatshäfen geordnet und der Trockendocks, Schwimmdocks, Patentslips und Helgen in Deutschland beigefügt.

Gleichzeitig mit dem Register wird das vom Germanischen Lloyd angefertigte Verzeichnis der im Jahre 1903 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge versandt. Der Germanische Lloyd bedient sich zur Wahrnehmung seiner Geschäfte an den verschiedenen Hafenplätzen der Erde der Vermittelung von 104 Agenten und 167 Besichtigern, welche teils Schiffbauer, Maschinen-Inspektoren oder Schiffskapitäne sind. Von diesen sind 53 im Deutschen Reich und 218 im Auslande tätig.

Im eigentlichen Schiffsregister sind deutsche 3106, schwedische 174, russische 216, niederländische 302, norwegische 60, dänische 89, britische 26, französische 10, spanische 5, italienische 10, verschiedener Nationalität 99, zusammen 4097 Schiffe.

Von deutschen Schiffen sind:

	Anzahl	Brutto-Tonnen	Netto-Tonnen
Dampfer	1606	2 804 032	1 719 395
Segelschiffe	1500	—	589 638
	3106	2 804 032	2 309 033

Nach der vom Germanischen Lloyd veröffentlichten Schiffbauliste waren im Jahre 1903 im Bau:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeb.
auf deutschen Werften	713	551 014
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	42	74 869
Zusammen	755	605 883

Davon wurden im Jahre 1903 fertiggestellt:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeb.
auf deutschen Werften	507	305 311
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	33	37 038
Zusammen	540	342 349

sodaß im Dezember 1903 noch im Bau verblieben:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeh.
auf deutschen Werften	206	225 703
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	9	37 831
Zusammen . . .	215	263 534

Ferner sind für deutsche Rechnung im Auslande angekauft worden: 34 Schiffe von 26 346 t N. Raumgehalt und es sind durch Verkauf, Verlust auf See oder durch Kondemnierung aus deutschem Besitze geschieden: 127 Schiffe von 36 747 t N. Raumgehalt.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Auf den Howaldtswerken in Kiel ist ein **Drei-Schrauben-Passagierdampfer**, der Turbinenmaschinen enthält, im Bau für Rechnung eines Konsortiums, an dem die »Ver. Dampfturbinen-Ges. m. b. H.« beteiligt sein dürfte. Der neue Dampfer wird etwa 500 t Br.-R. groß, erhält Maschinen von 1200 PH.; die Maße sind wie folgt: 55 × 7.6 × 3 m Höhe. Es handelt sich also um einen kleineren Typs, wie er in England bereits mehrfach mit Erfolg erbaut worden ist.

* * *

Die Firma Richard Grothmann, Hamburg, bestellte bei der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning einen **Schraubendampfer** von folgenden Hauptdimensionen: 250 × 37 × 18' 6", ausgerüstet mit einer Maschine von 435 × 720 × 1100 m/m Zylinderdurchmesser bei 800 m/m Hub sowie mit 2 Hauptkesseln von etwa 240 qm Heizfläche bei 13 Atm. Überdruck. Die Ablieferung erfolgt im Herbst d. J.

* * *

Stapelläufe.

Am 16. Januar fand auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack der Stapellauf des für die Reederei A. Kirsten, Hamburg, im Bau befindlichen Frachtdampfers »**Maas**« statt. Das Schiff mißt 225 × 31' 6" × 15' 7", 1200 t Tragfähigkeit. Zum Betriebe dient eine dreifache Expansionsmaschine, welche dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Knoten stündlich erteilen soll. Ein Schwesterschiff der »Maas«, die »Elbe«, ist noch auf dem Helgen der Werft. Es wird Ende Februar vom Stapel laufen.

* * *

Auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck lief am 16. d. M. für Rechnung der Herren Sauber Gebr., Hamburg, der Dampfer »**Hermann Sauber**« glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 270 × 36' 6" × 19' 4", Tiefgang beladen 17' 3". Tragfähigkeit 2350 t dw. D. »Hermann Sauber« erhält eine Maschine von 1000 HP., die dem Schiffe in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von mindestens 10 Knoten in der Stunde geben wird. Das Schiff ist speziell für die Kohlenfahrt England—Hamburg bestimmt und wird mit allen neuesten Verbesserungen für rasches Löschen eingerichtet. Die Ablieferung des Dampfers erfolgt voraussichtlich in der zweiten Hälfte Februar d. J.

* * *

Am 18. Januar ist das **Patent-Schwimmdock** der Neptunwerft zu Rostock zu Wasser gelassen worden.

* * *

Probefahrten.

Am 16. Januar machte der bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer »**St. Croix**« seine Probefahrt, die in allen Teilen sehr gut verlief und ein außerordentlich günstiges Resultat lieferte. Der Dampfer, welcher sich wie der noch im Bau befindliche gleiche Dampfer »St. Jan« durch besonders hübsche Linien auszeichnet, hat als folgende Dimensionen: 370 × 45' $2\frac{1}{2}$, 28. Er wird in kurzem seine erste Reise nach den westindischen Inseln antreten.

Vermischtes.

Die bereits im vorigen Jahre erwähnte **Norddeutsche Farbenfabrik Holzapfel**, G. m. b. H., die damals gebaut wurde, ist seit einiger Zeit im vollen Betriebe. Die Einrichtungen zum Herstellen der bekannten Holzapfelschen Farben zeichnen sich durch außerordentlich praktische maschinelle Anordnungen aus. Die Kraftquelle des Werkes bildet ein Spiritusmotor von 20 eff. Pferdekräften. Der mit elektro-magnetischer Zündung und zwei Schwungrädern versehene Motor liegender Bauart stammt aus dem Marienfelder Werke der Daimler Motoren-Gesellschaft. Er betätigt außer den Rohrwerken und Mühlen die Dynamo-Maschinen und verbraucht bei Vollbetrieb etwa ½ Liter reinen 88 pCt. Spiritus, den die Zentrale für Spiritusverwertung in Berlin durch die Norddeutschen Spritwerke in Hamburg zum Preise von $15\frac{1}{2}$ bis $16\frac{1}{2}$ Pfg. per Liter franko liefern läßt. Für die Güte der Farben spricht, daß die Hamburg-Amerika Linie der Farbenfabrik für das laufende Jahr die kontraktliche halbe Lieferung von Schiffsbodenfarben für ihre Flotte erteilt hat. Dieser große Auftrag in Verbindung mit mehreren anderen Bestellungen erster deutscher Reedereien zwingt die Firma schon heute, eine Vergrößerung ihres Werkes vorzunehmen.

Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft. Die Untersuchung über den Tod eines Heizers an Bord des Dampfers »Morea« gab dem Seeamt zu Hamburg zu folgendem Ausspruch Anlaß: »Zur Ergänzung des § 55 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft wird, sofern es sich um Ballasttanks handelt, dringend die Erneuerung der schlechten Luft durch Vollaufenlassen und Leerpumpen der Tanks empfohlen. Auch wird eine Vorschrift dahin empfohlen, daß niemand einen solchen Raum, in welchem schlechte Luft zu vermuten ist, betreten darf, ohne vorher ein Tauende umgelegt zu haben, an welchem er wieder heraufgeholt werden kann. Schließlich wird empfohlen, daß in dem Volklogis außer der Gesamtausgabe der Unfallverhütungsvorschriften ein deutliches Plakat ausgehängt wird, auf welchem die für das Leben und die Gesundheit der Leute in Frage kommenden Bestimmungen kurz zusammengestellt werden.

Lotsenpflicht in Schweden. Für diejenigen Schiffe, welche in regelmäßiger Fahrt zwischen deutschen und schwedischen Häfen verkehren, ist eine unlängst erlassene königliche Verordnung von Wichtigkeit, wodurch für die Zukunft die Bestimmungen über den Lotsenzwang abgeändert werden. In Schweden herrscht im allgemeinen Lotsenzwang und die nicht besonders von demselben befreiten Schiffe sind nicht nur gezwungen, die Lotsenabgaben zu bezahlen, sondern auch den Lotsen an Bord zu nehmen, auch wenn ein solcher garnicht erforderlich ist. Das Gesetz gestattet u. a. in folgendem Falle eine Ausnahme: »Schiffe, welche nur zwischen schwedischen Orten und ausländischen innerhalb der Linie Lindesnäs-Hanstholm belegenen Plätzen Reisen machen, sind von der Verpflichtung, Regierungslotsen zu benutzen, befreit, wenn sie eine Lotsenstrecke passieren, für welche sie während des laufenden Kalenderjahres die Lotsenabgabe zehnmal (wenn es Dampfschiffe sind) und fünfmal (wenn es Segelschiffe sind) bezahlt haben.« Diese Vorschrift, gegen welche vielfache Vergehen in solcher Weise stattgefunden haben, daß manche Schiffe zwar die Abgabe bezahlt, den Lotsen aber unter stillschweigender Vereinbarung nicht an Bord genommen, sondern eigene Lotsen benutzt haben, hat jetzt eine wichtige Erweiterung in folgender Bestimmung erfahren: »Solche Schiffs-

führer, welche nach vorstehender Bestimmung vom Lotsenzwang entbunden worden sind, haben das Recht auch nach Ablauf des Kalenderjahres gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Lotsenabgaben ihr Schiff selber durch die bezeichneten Lotsenstrecken zu lotsen, so lange sie mit demselben Schiffe die Strecke passieren und nicht in der Fahrt eine Unterbrechung von mindestens einem Jahre eintritt.«

Maschinisten-Prüfungen 1904.

Die hinter dem Ortsnamen angegebenen römischen Ziffern bezeichnen die Klassen, in denen geprüft wird; wo nichts angegeben ist, erstreckt sich die Prüfung auf alle vier Klassen.

11.	Janr.	Bremen
1.	Febr.	Hamburg II. III. IV.
8.	Febr.	Bremerhaven
15.	Febr.	Lübeck
25.	Febr.	Hamburg I. II.
26.	Febr.	Hamburg III. IV.
1.	März	Stettin
8.	März	Geestemünde
8.	März	Rostock
28.	März	Hamburg II. III. IV.
21.	April	Königsberg
2.	Mai	Hamburg I.
3.	Mai	Hamburg III. IV.
3.	Mai	Danzig
19.	Mai	Hamburg II.
31.	Mai	Geestemünde
6.	Juni	Flensburg
14.	Juni	Lübeck
4.	Juli	Hamburg I.
5.	Juli	Hamburg III. IV.
7.	Juli	Hamburg II.
11.	Juli	Bremen
9.	Aug.	Stettin
22.	Aug.	Hamburg II. III. IV.
5.	Sept.	Hamburg I.
8.	Sept.	Königsberg
13.	Sept.	Danzig
4.	Oktbr.	Rostock
4.	Oktbr.	Geestemünde
10.	Oktbr.	Hamburg II. III. IV.
17.	Oktbr.	Bremerhaven
16.	Oktbr.	Lübeck
20.	Oktbr.	Hamburg I.
24.	Novbr.	Hamburg II. III. IV.
6.	Dezbr.	Flensburg
13.	Dezbr.	Geestemünde
19.	Dezbr.	Hamburg I.
20.	Dezbr.	Hamburg III. IV.
22.	Dezbr.	Hamburg II.

Anmeldungen zu diesen Prüfungen müssen 14 Tage vor dem Termin an den Vorsitzenden der Kommission für See-Dampfschiffsmaschinisten-Prüfungen unter Beifügung der erforderlichen Papiere geschehen. (See-Masch.-Ztg.)

Schiffsverkehr in den Häfen Italiens während des Jahres 1902. Im Jahre 1902 betrug die Zahl der in den italienischen Häfen eingelaufenen Schiffe 105 095 und ihr Raumgehalt 34 471 039 t R.; darunter befanden sich 39 842 Dampfer von 31 601 914 t R. und 65 253 Segler von 2 869 125 t R. Es verließen die Häfen Italiens in demselben Jahre 104 835 Schiffe von 34 405 733 t. R., nämlich 39 823 Dampfer von 31 573 220 t R. und 65 012 Segler von 2 832 513 t R. Von den im Jahre 1902 eingelaufenen Fahrzeugen kamen 17 117 (8261 Dampfer und 8856 Segler) von 10 926 193 t R. aus dem Auslande und 87 978 Schiffe (31 581 Dampfer und 56397 Segler von 23 544 846 t R. aus anderen italienischen Häfen. Von den in demselben Jahre ausgelaufenen Fahrzeugen segelten 17 293 Schiffe (8426 Dampfer und 8867 Segler) von 11 155 783 t R. nach dem Auslande und 87 542 Schiffe (31 397 Dampfer und 56 145 Segler) von 23 249 950 t R. nach anderen Häfen Italiens.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Zu Ehren ihres aus seinem Amte scheidenden Kommodore Herrn M. Barends gab die Direktion der Hamburg-Amerika Linie am 16. Januar im Hamburger Hof ein Festessen von 70 Gedecken, an dem seitens des Aufsichtsrates die Herren Tietgens, Witt und Freiherr v. Ohlendorff, seitens der Direktion die Herren Ballin, Merck, Dr. Ecker und Thomann, ferner die Prokuristen und Abteilungschefs, die in Hamburg anwesenden Kapitäne und die pensionierten Beamten und Kapitäne der Gesellschaft teilnahmen. Herr Generaldirektor Ballin sprach dem Scheidenden die Anerkennung und den Dank der Gesellschaft für seine treuen und wertvollen Dienste aus, die ihn als Kapitän von dem bescheidenen westindischen Küstendampfer bis zu dem stolzesten Schnelldampfer geführt und ihn von frühester Jugend an innig mit den Geschicken der Linie verknüpft hatten. Namens der Kameraden widmete Herr Kapt. Leithäuser dem Scheidenden Abschiedsworte. Die Toaste der Herren Kapt. Barends und Prokurist Sommer galten der Hamburg-Amerika Linie und ihrer Leitung. — Herr Kapt. Barends wird auch nach seinem Ausscheiden aus dem Borddienst, das er seines Gesundheitszustandes wegen nachgesucht hat, für die Gesellschaft auch fernerhin tätig sein.

* * *

In Kiel trafen 1903 7110 Schiffe mit 1 902 000 kbm N.-Raumgehalt ein, gegen 1 842 479 in 1902 und 1 946 408 in 1901. Im Kaiser Wilhelm-Kanal verkehrten 32 500 Schiffe mit 5 000 000 t N.-R. gegen 4 431 026 in 1902 und 4 198 754 in 1901. Einnahmen waren 2 400 000 Mk. gegen 2 154 510 in 1902 und 2 075 644 in 1901.

* * *

Ker Kaiser hat dem Reichstage wiederum eine Tabelle über den Kriegsflottenbestand der Hauptmächte unter Glasrahmen zum Geschenk gemacht.

* * *

Ausland.

Der Seeschiffsverkehr von Havre umfaßte im letzten Jahre 6 083 281 t gegen 6 044 908 t in 1902.

* * *

Auf norwegischen Werften waren am 1. Januar 1904 sieben Segler mit 1170 t N.-R. und 54 Dampfer mit 41 200 t Br.-R. im Bau.

* * *

Die New-Yorker Firma Grace & Co. beabsichtigt aller ungünstigen Urteile zum Trotz einen Schlepperdienst in der Magellanstraße ins Leben zu rufen. 12 Schlepper sollen angeschafft werden. Man spricht von 1000 $ Schlepplohn. — Ein totgeborenes Kind.

* * *

Auf Anregung der Handelskammer von New-York, Baltimore und Boston wird dem Kongreß der Entwurf eines Wrackzerstörungsschiffes mit dem Ersuchen vorgelegt werden, daß die Baukosten in der Höhe von etwa 1 Million Mark und später die Unterhaltungskosten vom Staate gedeckt werden. Das Fahrzeug, dessen Konstruktionspläne schon fertig sind, soll die ganze ostatlantische Küste abpatroullieren.

* * *

Den gesetzgebenden Körperschaften in Argentinien ist von der Provinzregierung in Buenos-Ayres der Plan zu einem Kanal von Mar Chiquita nach Baradero zugegangen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung 18. Januar. Als Mitglieder werden die Herren Künstler, Schmidt, Jürgensen und Godefroy aufgenommen; zur Aufnahme in nächster Sitzung sind mehrere Herren vorgeschlagen. Um durch die Ballotage über neu-aufzunehmende Mitglieder die beschränkte Zeit nicht allzusehr in Anspruch zu nehmen, beschließt der Verein, in Zukunft seine Sitzungen, statt wie bisher um 8½ Uhr, präzise um 8¼ Uhr anzufangen. Nach Besprechung des 7. Rundschreibens werden die Herren Böger, Bramslöw, Dr. med. Müller, Polis und Schroedter, als Ersatz die Herren Struck und Theile zu Delegierten des Vereins für den Vereinstag am 29. Februar und 1. März gewählt. — Um sich über die vom Kieler Nautischen Verein beantragte Errichtung von Leuchtbojen in der Süderpiep ein sachgemäßes Urteil bilden zu können, wird sich Herr Kapt. Polis mit den Antragstellern in Verbindung setzen. - Hierauf beschäftigte sich der Verein, veranlaßt durch einige Entscheidungen des hiesigen Seemannsamtes, mit dem Begriff »Tropen« im Sinne des § 35 der Seemannsordnung. Zugegeben wurde, daß der geographische Begriff — 23½° Nord bis 23½° Süd — hier nicht zweckmäßig sei, sondern daß es von der Temperatur, dem Feuchtigkeitsgehalt der Luft und den vorherrschenden Windverhältnissen abhängig sei, ob ein Hafen zu denjenigen zu rechnen ist, die dem Schiffsmann das Recht einer nur achtstündigen täglichen Arbeitsdauer zubilligen. Aus diesem Grunde glaubt der Verein, daß die zur Diskussion gestellte Frage, der vom klimatologischen und hygienischen Standpunkt näher zu treten sei, nur auf Grund wissenschaftlicher Erhebungen beantwortet werden könne und daß es von großem Wert wäre, die von der Seewarte und von dem Institut für Tropenhygiene über die Materie gesammelten Erfahrungen nutzbar machen zu können. Der Verein wird sich mit entsprechenden Gesuchen an die genannten Behörden wenden.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 20. Januar. Als Mitglieder werden die Herren Kapt. Grandt, D. »Pronto«, Wagner, S. »Schiffbeck« und Siemsen aufgenommen. Auf Antrag wird der Verein als letzten Gegenstand der T.-O. des Verbandstages noch eine Besprechung über Nachträge zur Lokalverordnung für die Elbe (»Hansa« 1903 S. 600) anregen. Gleichfalls auf Antrag, wird der Generalversammlung, die bekanntlich an Kaisers Geburtstag, am 27. Januar, stattfinden soll, ein kleiner Kommers folgen. Zum *»Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere«*, ein Gegenstand der Tagesordnung des Verbandstages, beantragt vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg, greift eine recht lebhafte Aussprache Platz. Hält die Versammlung den Antrag, wie er vorliegt, (siehe Seite 36) auch für undurchführbar, so verkennt sie doch nicht, daß die Einführung des Dreiwachensystems für bestimmte Fahrten (Westindien, Ost- und West-Afrika, Mittelmeer) erwünscht sei, und sowohl im gesundheitlichen Interesse der Schiffsoffiziere wie überhaupt im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt. Der Antrag des V. D. K. u. O. — generell die Einführung des Dreiwachensystems — würde dagegen aus vielen Gründen unmöglich sein. Er würde zunächst an einem Mangel entsprechenden Personals scheitern, aber abgesehen hiervon, würden durch ihn den Kapitänen ganz erhebliche Belastungen erwachsen, denn sie wären nicht mehr wie bisher zur Beaufsichtigung des Wachedienstes, den der II. Offizier ausübt, gezwungen, sondern müßten sehr wahrscheinlich auch die Wache des III. Offiziers, der meistens ohne Erfahrung ist, überhaupt übernehmen. Schließlich sei auch zu berücksichtigen, daß die generelle Einführung des Dreiwachensystems für Schiffsoffiziere sehr bald eine gleiche Forderung der Schiffsleute nach sich ziehen würde. In dem angeführten Sinne werden sich die Vertreter des Vereins auf dem Verbandstage äußern. — **Nächste Sitzung am 27. Januar. Tagesordnung: Generalversammlung.**

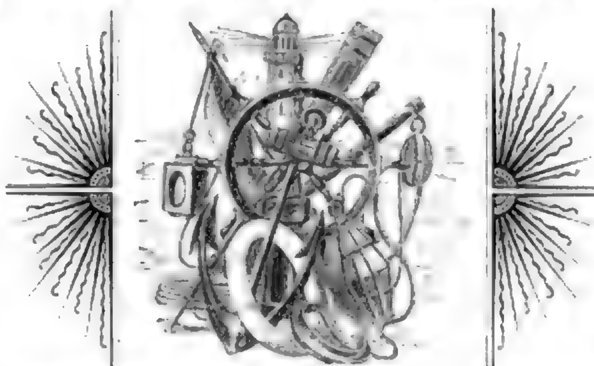
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 14. Januar abgehaltenen Versammlung wurden vier Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg war eine Einladung zur Teilnahme an einem Vortrage des Dr. v. Payer im Schiffergesellschaftshause eingelaufen. Auf der Tagesordnung stand: Stellungnahme zu einem seeamtlichen Spruche. Das Seemannsamt zu Hamburg hatte in einer Sache, welche sich auf Herabsetzung eines Matrosen im Range und in der Heuer an Bord eines Dampfers bezog, beschlossen, daß von einem Dampfer-Matrosen nichts weiter verlangt werden könne als Steuern u. Segelfestmachen. Damit habe das Seemannsamt zu Hamburg einen Unterschied zwischen Dampfer- und Segelschiffs-Matrosen ausgesprochen, welcher es nicht mehr erlaubt, in einem Vollmatrosen den für den Schiffsbetrieb erforderlichen in allen seemännischen Fertigkeiten geübten Mann zu suchen. Sollte die Ansicht des Seemannsamtes allgemein werden, so scheine es eine Notwendigkeit zu werden, in Zukunft auf Grund eines praktischen Examens Befähigungszeugnisse für Dampfer- und Segelschiffsmatrosen auszustellen, um die Leute von vorneherein mit ungerechtfertigten Zumutungen bei der Verteilung von Arbeiten nicht zu belästigen. Es wurde hierauf die Frage aufgeworfen, wer an Bord eines Dampfers nach Ansicht des Hamburger Seemannsamtes verpflichtet sei, die notwendigen seemännischen Arbeiten, wie Spleißen, Rudern u. dgl. zu verstehen und zu verrichten. Da Maschinenpersonal, Köche, Stewards usw. hierbei nicht in Betracht kommen können, so habe man vielleicht die nautischen Schiffsoffiziere dazu ausersehen, obgleich in den bisherigen Prüfungsvorschriften für Navigationsschulen derartige Fertigkeiten auch nicht direkt verlangt werden. Wie eine vor dem Seeamte zu Hamburg stattgefundene Verhandlung ergeben hat, sind es tatsächlich die Schiffsoffiziere, welche das Spleißen von Tauwerk machen müssen, weil die Matrosen davon keine Ahnung haben, mit anderen Worten alles andere nur keine Matrosen sind. Es sei aber dringend davor zu warnen, ohne weiteres den Matrosen ihre Arbeit abzunehmen. In der erwähnten Seeamtsverhandlung fand der Reichskommissar es auffallend, daß ein von dem zweiten Offizier des Dampfers angefertigter Spleiß in einem Stahltau sich nach fünfstündiger Arbeit gelöst habe. Dies würde nicht geschehen sein, wenn derselbe sorgfältig gearbeitet gewesen wäre. Was man sich als Schiffsoffizier bei Vergehen in seinen eigenen Dienstobliegenheiten zu vergegenwärtigen hat, das erfuhr der zweite Offizier hier, wo er die Arbeit der Matrosen übernommen hatte, ebenfalls, nämlich einen öffentlichen Tadel. Es erschien wenig wünschenswert, den Matrosen ihre Arbeit abzunehmen und sich damit einem erhöhten Risiko der erwähnten Art auszusetzen. — Als zweiter Punkt der Tagesordnung war § 92 der Seemannsordnung vorgesehen, welcher bekanntlich nicht klar zum Ausdruck bringt, ob die dem Kapitän vorgeschriebenen Eintragungen von ihm selbst persönlich vorzunehmen sind, oder ob sie auch rechtsgültig sind, wenn sie von einem Schiffsoffizier eingetragen und vom Kapitän nur unterschrieben sind. Nach langer und lebhafter Debatte einigte sich die Versammlung in dem Wunsche, daß der § 92 der S.-O. dahin ausgelegt werde, resp. in seiner Fassung geändert werden möge, daß die Unterschrift des Kapitäns genüge, um die von einem Schiffsoffizier im Schiffstagebuch gemachte Eintragung gültig zu machen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Zum Verbandstage.

Die Tagesordnung ist unter Zustimmung der Einzelvereine vom Vorstand des geschäftsführenden Vereins wie folgt festgestellt:

I. Tag:

1. *Geschäftliches:* Geschäftsbericht, sonstige Mitteilungen, Wahl des geschäftsführenden Vereins.
2. *Ruderkommando* (Resolution).
3. *Ausbildung der Führer von Fluß- und Haffahrzeugen.*
   Ref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
   Korref.: Seeschiffer-Verein »Weser«, Bremerhaven.
4. *Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann.*
   Ref.: Seeschiffer-Verein in Danzig.
   Korref.: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
5. *Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere.*
   Ref.: Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.
   Korref.: Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.
6. *Schallsignalfrage.*
   Ref.: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

II. Tag:

7. *Aussprache über die Seemannsordnung.*
8. *Entwürfe des Reichsgesundheits-Amtes.*
   Ref.: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
   Korref.: Seeschiffer-Verein »Weser«, Bremerhaven.
9. *Seh- und Hörvermögen der Elbe-Böschlotsen.*
10. *Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigaer Meerbusen.*
    Ref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
11. *Befeuerung der Flensburger Föhrde:*
    a) Befeuerung des Breitegrund, ev. Verlegung des Kalkgrund-Feuerschiffes nach Breite Grund;
    b) Veränderung des Schleimünder Feuers.
    Ref.: Verein Flensburger Seeschiffer.
11. *Frühzeitige Einziehung von Feuerschiffen in Eiszeiten.*
    Ref.: Verein Flensburger Seeschiffer.
13. *Besprechung über den Art. 4a der Kaiserl. Verordnung. und eine event. Beschlußfassung über die Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeuge.*
    (Antrag des Seeschiffer »Stettin«, Stettin.)

Nach Schluß des offiziellen Teiles der Verhandlungen (am I. oder II. Tage) interne Sitzung der Delegierten.

Es darf noch besonders darauf aufmerksam gemacht werden, daß die gesellige Zusammenkunft am 7. Februar im Pschorrbräu (Friedrichstr.) Eingang Französische Straße No. 51 stattfindet. Eine zahlreiche Beteiligung ist sehr erwünscht, weil beabsichtigt wird, eine Vorbesprechung über die geschäftsordnungsmäßige Behandlung eines Themas der Tagesordnung vorzunehmen.

Der *Danziger Seeschiffer-Verein* sendet Herrn Kapt. *Doebler* zu seinem Delegierten nach Berlin.

Der *Seeschiffer-Verein „Stettin"* wird auf dem Verbandstage durch die Herren Kapt. *Bening, Krüger* und *Sprenger* vertreten sein. Als event. Vertreter sind die Kapitäne *Hoppe, Blank* und *Breidsprecher* gewählt.

Seeschiffer-Verein „Stettin". Stettin, den 10. Januar 1904.

An den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, Hamburg.

In unserm Verein haben eingehende Besprechungen darüber stattgefunden, ob die **Aufnahme-Prüfung der Steuermanns-Aspiranten** auf den Navigationsschulen noch genügen, und ob es nicht angezeigt erscheint, eine Verschärfung dieser Prüfung anzustreben. Anlaß zu dieser Besprechung hat die entstandene Sorge gegeben, daß die Erziehung der Kadetten auf den Schulschiffen des Lloyd etc. ein bedeutend besseres Material liefern könnten. Ob das Einjährigen-Zeugnis als Vorbedingung zur Aufnahme in die Steuermannsklasse anstrebenswert sei, wurde eingehend erörtert. Die gegenteiligen Gründe, die von kompetenter Seite, den Herrn Navigationslehrern, vorgebracht wurden, erschienen uns schwerwiegend und ist deshalb dies Ziel fallen gelassen. Eine Beschlußfassung hat absichtlich nicht stattgefunden, weil die Anzahl der anwesenden Mitglieder uns für eine so wichtige Frage zu gering erschien. Wir werden diesen Gegenstand noch weiter besprechen.

Da nun aber am 7. Januar cr. in der stattgefundenen Bundesratssitzung der Ausschußbericht über den Entwurf von Vorschriften betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen angenommen ist, so erscheint uns dieser Gegenstand so wichtig zu sein, dies dem Verbande mitzuteilen, um event. Besprechung und Beschlußfassung auf dem Verbandstage herbeizuführen.*)

*) Die Anregung des Stettiner Vereins läßt sich bei der Besprechung des Punkt 4 der Tagesordnung berücksichtigen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 5. **Hamburg, den 30. Januar.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Mit der Feststellung des Begriffs »**Tropen**« **im Sinne des § 35 der Seemannsordnung** haben sich in letzter Zeit mehrere Schiffahrtsvereine beschäftigt. Anlaß hierzu gab ein Urteil des hamburgischen Seemannsamtes, das im Gegensatz zum Entscheide des deutschen Konsuls für einen bestimmten Hafen (auf seinen Namen kommt es ja nicht an) dem Schiffsmann die achtstündige tägliche Arbeitzeit, wie sie für Tropenhäfen im § 35 angegeben ist, zugebilligt hat. Mit anderen Worten: das Seemannsamt sprach dem Schiffsmann die Berechtigung zum Anspruch auf Überstundenlohn über die achtstündige Arbeitszeit hinaus zu, während der Konsul dem Kapitän auf dessen Anfrage verkündet hatte, daß der betr. Hafen wegen seines gemäßigten Klimas nicht zu Tropenhäfen im Sinne des Gesetzes gerechnet werden könne. Wenn nun dem Seemannsamt aus seiner Rechtsprechung ein Vorwurf gemacht worden ist — es ist geschehen — dann war er unberechtigt, weil den Urteilen des Seemannsamtes allein das Gesetz zu Grunde liegt. Dieses spricht aber im § 35 von den Häfen und Reeden »in den Tropen«. Ein Begriff, unter dem, in Ermangelung anderer Erklärungen, nur der zwischen den Wendekreisen liegende Teil unserer Erde, zwischen 23½ Nord- bis 23½ Süd-Breite, verstanden werden kann. Trotz der über diesen Paragraphen geführten sehr lebhaften Verhandlungen des Reichstages vom 29. November 1901, ist über den Begriff »Tropen« kein einziges Wort gefallen. Man darf deshalb wohl von der Annahme ausgehen, daß der Gesetzgeber unter »Häfen in den Tropen« lediglich den landläufigen geographischen Begriff gemeint hat, nicht aber Hafenstädte mit tropischer Hitze. Dieselbe Auffassung, nur gibt er ihr unzweideutigen Ausdruck, hat auch Perels, der über den Begriff »Tropen« im § 35 sagt: »Die Vorschrift gilt unbedingt, wenn das Schiff in den Tropen, d. h. zwischen den Wendekreisen liegt; ob das Klima des Liegeortes ein »tropisches« ist, kommt ebensowenig in Betracht, wie die jeweilige Witterung«. Ebenso heißt es bei Brodmann: »Tropen bedeutet das Gebiet zwischen den Wendekreisen«. — Wir haben uns also solange damit abzufinden, daß sich die achtstündige Arbeitszeit auf alle Häfen innerhalb der Wendekreise bezieht, bis vom Bundesrat, falls er dazu auf Antrag bereit und überhaupt befugt ist, durch eine Ausführungsbestimmung zur Seemannsordnung der Begriff »Tropen« näher klargelegt worden ist. Ob eine andere als die durch das Gesetz heute gegebene Definition dem Allgemeininteresse entspricht, darüber sind die Meinungen nicht mit Unrecht geteilt, weil als Interessierte nur Reeder und Schiffsleute in Betracht kommen, Schiffsoffiziere dagegen ausscheiden, da bekanntlich die Vorschriften des § 35 Abs. 1 auf sie keine Anwendung finden. Sollte, ungeachtet aller Interessengegensätze, die Meinung durchdringen, daß eine Änderung des gegenwärtigen Zustandes mit Bezug auf die hier

in Rede stehende Frage erforderlich ist, dann würden wir dringend empfehlen, dem Vorgehen des Nautischen Vereins zu Hamburg zu folgen. Seine Mitglieder sind bei der Besprechung über diese Frage zu der Überzeugung gekommen, daß für eine Feststellung von Häfen mit nur achtstündiger Arbeitsdauer für Schiffsleute, weniger praktische Erfahrungen als vielmehr wissenschaftliche Ergebnisse den Ausschlag geben müßten. Mit Recht sind als die maßgebenden Faktoren für die Bestimmbarkeit solcher Häfen außer der Durchschnittstemperatur auch der Feuchtigkeitsgehalt der Luft und die vorherrschenden Windverhältnisse genannt worden. — Welchen Standpunkt man auch immer zu der hier erörterten Frage einnehmen will, schädlich würden wir es halten, wenn von irgend einer Seite beantragt würde: eine genauere Feststellung des Begriffs »Tropen« durch eine Abänderung des § 35 der Seemannsordnung, also durch eine Novelle zum Gesetz herbeizuführen. Wer die Reichstagsverhandlungen über diesen Paragraphen aufmerksam liest, wird mit uns die Befürchtung teilen, daß aus einer abermaligen Diskussion, bei der gegenwärtigen Zusammensetzung des Reichstages, sehr leicht etwas herauskommen könnte, das unerträglicher als der heutige Zustand ist.

* * *

Unter dem Titel »**Schallsignale im Dienste der Seeschiffahrt**« wird in der »Gaea«, gestützt auf mannigfaltiges Beobachtungsmaterial, nachgewiesen, daß die Bestimmbarkeit der Richtung, aus der ein Schall das Ohr des Beobachters trifft, sehr schwierig ist. So zeigten die bekannten, hier schon früher erwähnten Versuche bei St. Catharine (Insel Wight) den ungeheuren Einfluß des Windes auf die Wahrnehmbarkeit des Schalls. Bei ruhigem klaren Wetter und glatter See wurde der Ton einer Scheibensirene bis in einer Entfernung von 20 Sm vernommen, als aber ein Wind, von der Stärke 3 bis 4, gegen die Schallrichtung hin wehte, konnte der nämliche Ton nicht über $1^1/_4$ Sm hinaus gehört werden. Für die Verwendbarkeit der Schallsignale ist es ein Glück, daß bei nebligem Wetter meistens sowohl die Atmosphäre wie die Oberfläche der See ruhig sind, die Schallwellen also bei ihrer Ausbreitung keine außergewöhnliche Hemmung erfahren, andernfalls würde das akustische System überhaupt unbrauchbar sein. Merkwürdige, in Schiffahrtskreisen aber bekannte, Erfahrungen ergaben die Beobachtungen über die sogenannten Schallschatten. Der für die Versuche benutzte Dampfer sollte in der Entfernung von einer Seemeile eine gewisse Reihe von Tönen aussenden und dann in einer bestimmten Richtung weiter hinausfahren. Als die Töne in der Anfangsentfernung erklangen, waren sie sehr laut, wurden aber dann rasch schwächer und waren in zwei bis drei Seemeilen Entfernung nicht mehr zu vernehmen. Darüber hinaus lebten sie wieder auf, schwollen trotz der zunehmenden Entfernung des Schiffes immer lauter an und konnten bis in sehr bedeutenden Abständen ohne Schwierigkeit gehört werden. Dieses sonderbare Verhalten der Tonwellen trat wiederholt bei schönem ruhigen Wetter und glatter See ein, niemals dagegen wenn die Luft oder die See unruhig war. Wo blieb der verloren gegangene Ton? Hypothesen zur Erklärung sind von verschiedenen Seiten aufgestellt worden, allein keine davon kann als genügend erachtet werden. Um die Frage zu beantworten, müßte der Ton nicht nur auf einem großen Bogen nahe der Seeoberfläche aufgesucht, sondern möglicherweise mit Hilfe von Fesselballons in der Höhe nach seinem Verbleib geforscht werden. Jedenfalls ist die Tatsache, daß der Schall in gewissen Zonen ausbleiben kann, von großer Bedeutung für den Schiffsführer. Bei den Versuchen in St. Catharine wurden auch Töne von verschiedener Höhe auf ihre Wahrnehmbarkeit in großen Entfernungen untersucht. Ein Ton von 98 Schwingungen in der Sekunde erwies sich bei ruhigem Wetter als der kräftigste, aber wenn der Wind den Schallwellen entgegenwehte und die See unruhig war, drang ein hochgestimmter Ton weiter als ein tiefer. Alle diese Versuche zeigen, wie launenhaft die Fortpflanzung des Schalles ist und daß das Versagen von Schallsignalen die Ursache manches Unglücksfalles gewesen sein mag. Akustische Signale sind auch heute noch ein unsicheres Warnungsmittel im Nebel, aber ein besseres gibt es zur Zeit nicht. Ob die Elektrizität auch hier hilfreich einspringen wird, ist gegenwärtig wenigstens noch recht zweifelhaft.

* * *

Die in No. 2 veröffentlichten Bemerkungen zum Lacoste Ship Brake haben Herrn Schiffbauingenieur Scheibel-Hamburg Anlaß gegeben, uns eine Patentschrift über eine von ihm vor 14 Jahren konstruierte **Schiffsbremse und Hilfssteuervorrichtung** zuzusenden. Eine Rede des verstorbenen Freiherrn v. Stumm, die dieser am 9. Februar 1895 im Reichstag gehalten hatte und in der er für zweckentsprechendere Maßregeln zum Schutz von Leben und Eigentum auf See nachdrücklich eingetreten war, gab Herrn Scheibel Gelegenheit, den Reichstagsredner mit seiner Erfindung bekannt zu machen. Wie er uns nun mitteilt, hat Herr v. Stumm damals diese Zuschrift unbeantwortet gelassen, ein Verhalten, das nicht im Einklang mit seinen hochtönenden Worten stand. Die Erfindung des Herrn Scheibel beruht, um es ganz kurz auszusprechen, auf dem Prinzip: die Fahrtgeschwindigkeit des Schiffes durch

plötzliche Vergrößerung eines Querschnitts, durch unter Wasser herausgeschobene oder herausgeklappte seitliche Pforten oder Schotten zu hemmen. Durch eine besondere Anordnung und Verbindung der Pforten werden die ungeheuren Widerstandskräfte gegenseitig in ihren schädlichen Wirkungen aufgehoben, wodurch es ermöglicht ist, die Bremspforten ohne große Kraftentfaltung nach Außen zu drehen. Obgleich die Bremse von Sachkundigen — Geh. Rat Busley und Geh. Rat Reuleaux — als ausführbar beurteilt und durchaus zweckmäßig gehalten worden ist, blieben die Versuche, Schiffbauwerften für die Erfindung zu interessieren, erfolglos. Ebenso wie über die kanadische (Lacoste Ship Brake) steht Interessenten auch die Patentschrift über die Scheibel'sche Erfindung gern zur Einsicht und Kenntnisnahme zur Verfügung.

* * *

Wir erhalten die folgende Zuschrift.

Pola, den 21. Januar.

Geehrte Redaktion! Mit Bezug auf den Artikel »Unsichtbare Feinde des Seemanns« in Nr. 42 v. Js. und besonders auf die Seite 496 rechts, gestellte Frage **nach Tabellen der Kimmtiefe,** erlaube ich mir, Sie auf das VI. Heft der »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens«, Pola 1900, sowie auf das Aprilheft vom Jahre 1901 der »Annalen der Hydrographie«, Berlin, aufmerksam zu machen.

Hochachtungsvoll

Koss

k. u. k. Korvetten-Kapitän.

* * *

Die große **Feuersbrunst in Aalesund,** die in ihren schrecklichen Wirkungen für die heimgesuchte Bevölkerung ausführlich in der Tagespresse besprochen worden ist, hat für die nautische Fachliteratur insofern Interesse, als unseren großen Dampferreedereien Gelegenheit gegeben war, den Wert ihrer hervorragend ausgebildeten Organisation zu zeigen. Die Hamburg-Amerika Linie durch die sofortige Indiensstellung und Ausrüstung ihres Dampfers »Phönicia«, der Norddeutsche Lloyd durch die Schnelligkeit, mit der er seinen Dampfer »Weimar« für die Fahrt nach Aalesund bereit stellte, beide Reedereien haben einen Beweis ihrer großen Leistungsfähigkeit gegeben. Der Kaiser, auf dessen Anregung die Hilfsexpeditionen abgesandt worden sind, hat gewiß mit hoher Befriedigung von ihrem Verlauf Kenntnis genommen und er wird auch als Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsflotte erkannt haben, was unserem Vaterlande für Vorteile erwachsen, sofern der deutschen Seestreitmacht im Falle kriegerischer Verwickelungen innerhalb kürzester Zeit wohlausgerüstete, erstklassige Transportschiffe zur Verfügung stehen können. Gewiß, unsere großen Reedereien haben bei verschiedenen Truppentransporten schon früher gezeigt, was sie im Notfalle zu leisten vermögen, aber damals handelte es sich doch immer noch — abgesehen von der kürzlich erfolgten Indienststellung der »Darmstadt« — um tagelange Vorbereitungen, während von der Ausrüstung einer Hilfsexpedition nach Aalesund, 24 Stunden vor ihrem Abgang noch Niemand eine Ahnung hatte. Dieses Moment ist aber hauptsächlich bei der Beurteilung zu berücksichtigen.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

1) Verantwortlichkeit des Schiffers für die richtige Auslieferung des Frachtguts.

Eine Magdeburger Firma hatte aus einem in Hamburg löschenden Dampfer auf fünf Konnossemente Baumwollsaatmehl in Säcken zu empfangen: 4 Konnossemente lauteten auf Säcke zu 75 Kilo, 1 Konnossement auf Säcke zu 50 Kilo. Die Firma sandte zunächst bloß die ersteren 4 Konnossemente, an ihren Hamburger Spediteur, der sich dem Schiffe gegenüber als Empfänger legitimierte und sich damit einverstanden erklärte, daß ihm ohne genaue Rücksicht auf die in den Konnossementen angegebenen Marken »vor der Hand weg« Säcke ausgeliefert würden. Das Schiff hatte nämlich noch andere Partien Baumwollsaatmehl an Bord, wobei die verschiedenen Marken durcheinander verstaut waren. Erst als dies Abkommen getroffen war, erhielt der Spediteur auch das 5. Konnossement zugesandt. Dem Verlangen, hierauf die richtigen Marken ausgeliefert zu erhalten, konnte das Schiff nicht mehr entsprechen. Es kam zum Prozesse zwischen dem Reeder als Kläger und dem Spediteur als Beklagten, wobei insbesondere streitig wurde, ob jenes Abkommen auch auf das 5. Konossement zu erstrecken sei oder den Schiffer doch ein Verschulden nicht treffe, wenn er dies angenommen habe.

Das Oberlandesgericht hatte dies zu Gunsten des Reeders entschieden und folgendes ausgeführt: Eine Vernachlässigung der üblichen, im gewöhnlichen und regelrechten Verkehre erforderlichen Sorgfalt könne darin nicht gefunden werden, daß der Verfrachter es unterlassen habe, sich alle Konossemente vorlegen zu lassen und eine weitere Legitimationsprüfung vorzunehmen, da ihm anderweitig bekannt gewesen wäre, daß der Beklagte oder dessen Auftraggeber auf 5 Konossemente zu empfangen gehabt hätten. Daß das 5. Konossement am Tage des Abkommens dem Beklagten noch

nicht zugegangen gewesen sei, obschon der Dampfer schon 5 Tage vorher im Hamburger Hafen angelangt, sei ungewöhnlich gewesen. Damit habe der Verfrachter nicht zu rechnen brauchen, und es sei daher nicht fahrlässig gewesen, wenn er dem Abkommen eine weitere, sich auf alle fünf Konossemente erstreckende Tragweite gegeben habe.

Das Reichsgericht hat diese Ausführungen für rechtsirrtümlich erklärt. Der Verfrachter handelt nicht nur gegen die übliche, im gewöhnlichen und regelrechten Verkehre erforderliche Sorgfalt, sondern er verstößt direkt gegen die ihm obliegenden gesetzlichen Pflichten, wenn er Güter ausliefert, ohne sich die darauf lautenden Konnossemente vorlegen zu lassen und die Legitimation der Empfänger zu prüfen. Hat er sich infolge der Auslieferung der Güter an einen Nichtlegitimierten außerstand gesetzt, den konossementmäßigen Empfänger zu befriedigen, so haftet er diesem für den durch sein Verschulden herbeigeführten Verlust. Hätte der Kläger im vorliegenden Falle seiner gesetzlichen Verpflichtung genügt und die Säcke nur nach Vorlage sämtlicher Konossemente ausgeliefert, so wäre der Irrtum, worin er sich über die Tragweite der Zustimmung des Beklagten befand, vermieden worden. Dieser Irrtum erscheint daher keineswegs als ein unverschuldeter. Wenn der Kläger demnächst, weil er auch die 50 Kilo Säcke des 5. Konossements teilweise an nicht legitimierte Empfänger ausgeliefert hatte, sich in die Unmöglichkeit versetzt sah, 1120 Säcke dem konossementsmäßigen Empfänger auszuliefern, so beruht diese Unmöglichkeit nicht, wie das Oberlandesgericht annimmt, auf nachträglich eingetretenen Umständen, welche der Kläger nicht zu vertreten hat, sondern sie ist die direkte und ausschließliche Folge der Vernachlässigung der ihm gesetzlich obliegenden Pflichten und der im Verkehre erforderlichen Sorgfalt. Denn daß den Beklagten, der bei der Erteilung seiner Zustimmung gar nicht wußte, daß er noch auf ein 5. Konnossement abzunehmen hatte, etwa seinerseits ein Verschulden trifft, ist in keiner Weise nachgewiesen.

Urteil des I. Zivil-Senats v. 16. November in Sachen André & Wilkerling contra Turnbule, Scott & Co. Rep. I. 263/03.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Kollision zwischen Fischdampfer „The Duke of Wellington“ und Bark „Kings County“. Bei OSO-Wind und etwas unsichtiger Luft in der Nähe von Spurn-Feuerschiff (57° N. 5° 30′ O.) schleppte der Fischer unter Links-Ruder sein Netz um eine Boje. Er lag zwischen WSW und West an, als er die Bark mit Südkurs unter Backbord-Halsen drei Strich achterlicher als dwars an seiner Steuerbordseite zuerst sah. In Anbetracht der großen Nähe, in der sich dann schon beide Schiffe befanden, gab der Fischdampfer Links- die Bark Rechts-Ruder. Die Kollision erfolgte in einem Winkel von 4 bis 5 Strich, den der Steven der Bark zur Steuerbordseite des Fischers bildete. — Nachdem nachgewiesen war, daß die Bark kein überholendes Schiff im Sinne des Art. 24 gewesen war — eine Behauptung, die vom Fischer aufgestellt worden, um sich das Wegerecht einzuräumen — war für das Gericht die Sachlage so, daß der Fischer als Dampfer der Bark (Art. 20) auszuweichen hatte. Die Entscheidung über die Schuldfrage wäre darnach sehr einfach gewesen, hätte sich durch die Beweisaufnahme nicht herausgestellt, daß beide Schiffe, als sie sich zuerst sichteten, schon zu nahe bei einander waren, um den durch sein Schleppnetz behinderten Fischer in den Stand zu setzen, zweckmäßig auszuweichen, wozu er sonst trotz des Netzes natürlich verpflichtet war. Deshalb kam für beide Schiffe allein der Art. 27 in Betracht. Für den Fischer aus den angeführten Gründen, für die Bark, weil sie aus den Lichtern des Fischers dessen Sachlage erkennen mußte. Ihm also aus dem Wege gehen mußte, während der Fischer unter den gegebenen Verhältnissen weiter nichts hätte tun sollen, als seine Maschine stoppen und jedes Rudermanöver vermeiden. Statt dessen gab er Links-Ruder, ein unrichtiges Manöver, durch das die Kollision verschuldet ist. Das Gericht hielt aber (15. Januar) beide Schiffe für die Kollision verantwortlich. Den Fischer, weil er, wie gesagt, nicht im Sinne des Art. 27 gehandelt hatte, und beide Schiffe, weil auf ihnen ein schlechter Ausguck gehalten worden war. Wäre auf der Bark aufgepaßt worden, dann hätte sie bei früherem Sichten der dreifarbigen Laterne rechtzeitig genug die Sachlage des Fischers beobachten und durch Signale etc. ihre Anwesenheit bemerkbar machen können, um den Fischer an seine Ausweichepflicht zu erinnern oder sie hätte, wie es in der Praxis trotz des anderslautenden Gesetzes zur Regel geworden ist und wie es auch nach der eigenen Aussage des Seglerkapitäns geschehen wäre, einen weiten Bogen um das Schleppnetzfahrzeug gemacht. Wäre der Ausguck auf dem Fischer besser besetzt gewesen, um die Bark früher wahrnehmen zu können, dann wäre auch der Kreislauf des Fischers um seine Boje aufgehoben und es wären diejenigen Ausweichemanöver gemacht worden, wie sie der Sachlage entsprechen.

Das Dampfschiff vor 100 Jahren.

Von *Dr. Walter Obst.*

Wenn wir mit demselben Recht, mit dem wir James Watt als den Erfinder der Dampfmaschine bezeichnen, Robert Fulton das unbestrittene Recht zuschreiben, das erste Dampfboot, so kann das Dampfschiff, wie wir sehen werden, in diesem Jahre mit Recht den 100jähr. Geburtstag begehen. Ebenso werden wir sehen, daß alle vorgehenden Versuche lediglich als Vorgeschichte dieser Erfindung zu qualifizieren sind, die in ähnlicher Weise die meisten großen Erfindungen aufzuweisen haben.

Die natürliche Erklärung dafür, daß viel früher von einer wirklichen Erfindung des Dampfbootes nicht die Rede sein konnte, liegt einfach darin, daß James Watt erst im Jahre 1769 seine Versuche zu einer wirklichen Dampfmaschine vervollkommnet, ohne welche, wie leicht verständlich, auch ein brauchbares Dampfboot illusorisch war.

Vorversuche sollen zwar schon lange Jahre vor der Zeit stattgefunden haben, bevor man die Dampfmaschine auf eine gewisse Stufe praktischer Verwendbarkeit erhoben hatte. Schon im Jahre 1543 soll ein Kapitän Blasco de Garay — wie Prof. Dr. Büchele aus alten Folianten festgestellt haben will — in Gegenwart Kaisers Karl V. im Hafen von Barcelona den Versuch gemacht haben, ein Schiff mit Hilfe von Schaufelrädern die durch »siedendes Wasser« getrieben wurden, in Gang zu bringen. Angeblich legte er mit seinem 4000 Ztr. schwerem Fahrzeug drei Seemeilen in zwei Stunden zurück. Garay machte aus der Beschaffenheit seiner Maschine ein Geheimnis, und man sah nur so viel, daß ein großer Wasserkessel dazu gehörte und daß sich zu beiden Seiten des Schiffes Räder befanden. Dem Erfinder wurde die kaiserliche Belohnung zuteil, aber dem Projekt keine weitere Folge gegeben. Die ganze Erzählung steht im Übrigen überhaupt bei dem damaligen so geringen physikalischen Wissen so vereinzelt da, daß man sich versucht fühlt, sie in das Gebiet der Mythe zu verweisen.

Vom 17. Jahrhundert an wird in England nicht selten des einen oder des anderen Patents auf Maschinen erwähnt, welche die Bewegung von Schiffen bezwecken, ohne daß jedoch Genaueres darüber zur allgemeinen Kenntnis gelangt wäre. Papin machte 1681 in einem eigenen Buche den Vorschlag, ein Schiff durch Dampf zu treiben, und Savery wies 1698 in seiner »Navigation improved« auf die Möglichkeit hin, die Dampfmaschine zur Schiffsbewegung zu benutzen und stellt sogar ein förmliches Projekt der Dampfschiffahrt auf. Aus den in der Bibliothek zu Hannover befindlichen Leibnitzschen Handschriften scheint hervorzugehen, daß Papin 1707 auf einem durch Dampfkraft bewegten Ruderboote, für das er Saverys Maschine umgestaltet hatte, auf der Fulda von Cassel nach Münden fuhr, daß aber ehe er weiter kam, die löbliche Schifferzunft daselbst das Hexenwerk in Trümmer schlug. Im Jahre Jahre 1729 erhielt Jonath. Hull ein Patent auf ein Dampfschiff mit Ruderrad, das jedoch nicht zur Anwendung kam. Ebenso ging es mit den Projekten des Herzogs von Bridgewater und Gautiers.

Zu günstigen Resultaten gelangte man erst, nachdem Watt seine Dampfmaschine erfunden hatte, und zwar stellte 1774 mit Anwendung derselben der Ingenieur Perrier in Frankreich zwei kleine Schiffe her, welche zwar viel versprachen, aber bei der Prüfung wenig bestanden. Glücklicher scheint 1783 Marquis Jouffroy gewesen zu sein, welcher mit einem 140 Fuß langen Dampfschiffe mehrfache erfolgreiche Experimente auf der Seine angestellt haben soll, weshalb die Franzosen aus Nationalpatriotismus gerne für ihn die Erfindung der Dampfschiffe in Anspruch nehmen. Das ist aber nicht gerechtfertigt. Jouffroy war vielleicht mehr als alle bisherigen Experimenteure auf dem besten Wege dazu, aber das aus der Wirklichkeit nichts wurde, daran trägt wohl nicht er, sondern die hernach ausbrechenden Revolutionsstürme schuld. Übrigens gleichzeitig mit ihm nahm ein Uhrmacher Jonath. Fitch in Philadelphia ein ein Patent auf ein Dampfschiff. Das Schiff lief 1768 von Stapel und gelangt glücklich bis nach Burlington; dort aber sprang der Kessel; aber auch bei seinen späteren Versuchen, für die er in Frankreich einen günstigeren Boden suchte, wurde er vom Mißgeschick verfolgt und suchte sein Grab in demselben Strom, der seine ersten Experimente gesehen hatte.

Dann machte der Schotte Patrik Miller gemeinsam mit dem Bergwerks-Mechaniker W. Symington auf den Forth-Clydekanal Dampfschiffsversuche, die aber nur stümperhaft waren, indem das Boot ausnahmslos sich in Reparatur befand. Erst 1801 wußte derselbe Symington den Lord Dundas zum Bau eines Dampfschiffes zu bewegen und so kam wirklich das erste wirklich praktische Dampfboot, die »Charlotte Dundas« zustande. Eine doppeltwirkende Watt'sche Maschine samt Kondensator und Radwelle erzeugte die Bewegung, welche durch Kurbel- und Lenkstange auf ein Millersches Ruderboot übertragen wurde. Mit diesem Schiff schleppte Symington Kanalboote bei widrigem Wind mit einer Geschwindigkeit von von $3^1/_4$ engl. Meilen vorwärts, allein mochte man eine nachteilige Wirkung von dem starken Wellenschlag auf das Ufer fürchten, oder stieß das Schiff sonst noch auf Mißtrauen jedenfalls wurde die »Charlotte Dundas« unbenutzt in eine Kanalbucht verbannt. So verliefen alle Versuche, zu denen noch einige weitere registriert werden könnten, alle im Sande und können dieselben daher, wie betont nur als Vorgeschichte der wirklichen Erfindung von Bestand gelten.

Erst Robert Fulton gelang es hier Bahn zu brechen und so knüpft sich an seinen Namen der Ruhm der Erfindung des Dampfschiffs. Es wurde 1769 zu Little-Britain, Grafschaft Lancaster in Pennsylvanien geboren, er trat bei einem Goldschmied in Philadelphia in die Lehre, da er aber die Befähigung eines Malers in sich zu fühlen glaubte, wandte er sich an seinen berühmten Landsmann Benj. West. Er hatte sich aber über diese seine Fähigkeit getäuscht, wenn er auch ein geschickter Zeichner war. Durch einen anderen Landsmann Rumsey, ein Mechaniker und der eigentliche Erfinder des Turbinenbootes, wurde er ganz seinem eigentlichen Gebiete der Meschanik zugeführt.

Kurz darauf veranlaßte ihn Barlow, der spätere Gesandte der Vereinigten Staaten, nach Paris überzusiedeln und dort die Panoramen einzuführen: ein Unternehmen, das ihm pekuniäre Mittel und damit die Möglichkeit verschaffte, seine mechanischen Bestrebungen fortzusetzen. Dabei kam ihn noch besonders zustatten, daß ihn Barlow mit den Notabilitäten des National-Instituts und den ersten Ingenieuren der Hauptstadt in Berührung brachte. Aus dieser Periode datiert Fultons Erfindung einer Marmor- und Poliermühle, einer von Wasser getriebenen, von einem einzigen Arbeiter zu beaufsichtigenden Maschine zur Fertigung von Seilen und Tauen, eines Unterseebootes und der ersten Torpedos. Erfindungen, von denen nur wenige wissen, daß sie Fulton zuzuschreiben sind, weil man die Erfindung des Dampfschiffes schon als hinreichende Tat eines Genies erachtet.

Seine ersten Versuche mit dem Dampfboote machte er 1803 auf der Seine, fand aber damit, da die Schnelligkeit noch vieles zu wünschen übrig ließ, und alle Köpfe von den damaligen Waffenerfolgen berauscht waren, keinen sonderlichen Anklang. Dasselbe widerfuhr ihm in England. Fulton selbst datiert aber stets seine Erfindung aus dem Jahre 1803. Er kehrt also nach seinem Vaterland zurück und hier erbaut er mit Unterstützung von Livingstone zu New-York ein anderes Dampfschiff, welches im Frühjahr 1807 vom Stapel lief, dann durch eine Watt'sche Maschine von 20 Pferdekräften vervoll-

ständigt wurde und am 30. Oktober seine erste Fahrt von New-York nach Albany 120 Seemeilen den Hudson hinauf, allen Voraussagungen zum Trotz in 32 Stunden und ebenso zurück ohne jeglichen Unfall vollbrachte. Die Erfindung des Dampfschiffes war natürlich dadurch, daß Fulton die Watt'sche Dampfmaschine fertig vorfand und auf Versuche von Miller, Symington etc. fußte, nicht so ingeniös, wie die Watt'sche Dampfmaschine aber unstreitig war Fulton der erste, der seine Erfindung oder Kombination, wie wir sie auch nennen mögen, zuerst zu dauernden Nutzen der Schiffahrt eingeführt hat und das ist die Hauptsache.

Fulton hatte übrigens schon früher seine Erfindung — und daher datiert er sie wohl auch stets aus 1803 — Napoleon I. angeboten, aber nur mitleidiges Lächeln und Achselzucken zur Antwort erhalten. Jetzt erlangte er nach vielen Mühen vom Kongreß ein Patent zur alleinigen Dampfschiffahrt auf den bedeutendsten Flüssen der Vereinigten Staaten, doch zwang ihn Geldverlegenheit, seine Privilegien für die meisten derselben um einen geringen Preis loszuschlagen. In seinen letzten Lebensjahren beschäftigte er sich mit der Anwendung der Dampfmaschinen auf Kriegsschiffen und der Kongreß ließ wirklich eine Dampffregatte (Doppelschiff) von 32 Kanonen, 145 Fuß lang, 55 Fuß breit nach seinen Angaben bauen. Sie war mit Wasserrad versehen, welches durch eine zwischen beiden Schiffskörpern befindliche Maschine von 120 Pferdekräften in Bewegung gesetzt wurde und hatte zwei Masten, zwei Bugspriete und, um ohne vorherige Wendung vor- und rückwärts zu fahren, vier Steuerruder, allein Fulton erlebte die Vollendung nicht mehr. Er starb am 24. Februar 1815 mit Hinterlassenschaft einer Schuldenlast von mehr als 100000 Dollar. Zur Anerkennung seiner Verdienste wurde vom Kongreß seinen Kindern 1829 die Summe von 5000, mit den Zinsen von 1815 an und neun Jahre später eine weitere von 10000 Dollar ausgesetzt.

In Nordamerika fand die Dampfschiffahrt bald schnelle Verbreitung, während sich ihre Einführung in Europa, ohne Zweifel infolge des damaligen Krieges, mehrere Jahre noch verzögerte. In Hamburg traf am 17. Juni 1816 das erste Dampfschiff »The lady of the lake«, Kapt. Cook, im Hafen ein und erregte großes Aufsehen, am 29. Juni begann der Gebrauch der Dampffähre auf der Elbe nach Cuxhaven, der später eine ähnliche nach Harburg folgte.

Im Jahre 1819 kreuzte der erste Dampfer, die amerikanische »Savannah« von 350 t in 20 Tagen unter Kapitän Rogas den Nordatlantik, fuhr von Liverpool mit Kohlen nach Petersburg und kehrte wohlbehalten in die Heimat zurück. Aber so unglaublich schien dem damaligen Geschlecht die neue Entdeckung, daß noch weitere 19 Jahre verstrichen, ehe man dieselbe recht auszunutzen wagte. Im April 1838 eröffnete und diesmal von europäischer Seite, der »Sirius« und der »Great Western« die transatlantische Fahrt. Jener verließ am 4. den Hafen von Cork, dieser am 8. den Hafen von Bristol. Ungeachtet das Wetter anfangs ungünstig war, erreichten beide Schiffe an demselben Tage, im Abstand von einigen Stunden, den Hafen von New-York. Die mittlere Schnelligkeit der »Sirius« stellte sich zu 161, die der »Great Western« zu 208 Meilen per Tag heraus. Die Rückfahrt erfolgte in 13½ Tagen.

Das Problem war also bei dem ersten diesseitigen Versuche so glänzend gelöst, als man es kaum erwartet hatte. Aber nachdem das neue Prinzip sich einmal seine Organe in der Technik gebildet hatte, ging es auch mit Riesenschritten vorwärts. 1840 waren 350 Dampfer und 1848 bereits 1100 Dampfer in Tätigkeit. 1870 betrug die Zahl bereits 9000 Dampfschiffe.

Die ersten Dampfer waren Räderdampfschiffe, jedoch schon in der Vorgeschichte dieser Erfindung beschäftigte man sich damit die Schaufelräder durch die archimedische Schraube zu ersetzen. So schlug schon 1752 Dan. Bernoulli in einer Denkschrift an die französische Akademie einen windmühlenartigen Apparat als treibende Kraft unter Wasser vor und Paucton wies in einer bemerkenswerten Schrift von 1793 von Neuem hierauf hin. Praktische Bedeutung erlangte die Idee aber erst durch den französischen Genie-Kapitän Delisle, aber ohne durchschlagenden Erfolg. Erst 1825 setzte die englische Regierung, zunächst in Folge davon, daß sich für die Raddampfer hauptsächlich durch den starken Wellenschlag im Kanale große Nachteile herausstellten, auf die Verbesserung des Treibapparats (Schiffsschraube) eine Prämie. Sie wurde zwar Sam. Brown zuteil, aber von praktischer Bedeutung kam nichts dabei heraus. Doch das Bedürfnis war einmal erkannt und in dieser Erkenntnis lag die Bedingung der Reife für die lang zuvor gemachte Erfindung.

Vorzüglich sind es drei Persönlichkeiten, welchen der Patriotismus ihrer Landsleute die Ehre der ersten Idee vindizieren möchte, der Franzose Sauvage, der Deutsche Ressel und der Engländer Smith. Wollen wir die Sache streng nehmen, so hat keiner von ihnen, am wenigsten Smith, ein Recht, den ersten Anspruch zu erheben. Möglich, daß Sauvage und Ressel die Arbeiten ihrer Vorgänger nicht kannten und auch ohne Bernoulli und Paucton ihr Problem gelöst hätten, allein da die frühere Theorie einmal gegeben war, so darf auch deren Urhebern der Ruhm nicht geschmälert werden. Es konnte sich nach Bernoulli nur noch um den durch ein großartiges Experiment zu liefernden Beweis der praktischen Verwendbarkeit der Schiffsschraube, um ihre tatsächliche Einführung in die Schiffbaukunst handeln.

Fred. Sauvage, geb. 13. Sept. 1785 zu Boulogne, war Ingenieur und Schiffsbauer, er hat viele Unternehmungen verfolgt und war entschieden ein gescheiter Kopf, aber das Glück war ihm abhold und Frau Sorge hat ihn nie verlassen und seine finanziellen Verhältnisse waren stets die traurigsten. Neben seinen Verdiensten um die Schiffsschraube ist als seine Erfindung zu erwähnen, die Anwendung der Pantographen auf Werke der plastischen Kunst, um dieselben in verjüngtem Maßstabe darzustellen. Ihm und seinem Verfahren verdanken wir vornehmlich die zahllosen Kopien antiker Kunstwerke, welche bei den Gypsfigurenhändlern um so geringen Preis zu kaufen sind. Aber alles hat ihm keinen Segen gebracht, auch sein wichtigster Plan, die praktische Anwendung der Schiffsschraube vermochte nicht den Mangel von seiner Schwelle zu scheuchen. Im Jahre 1832 hatte er ein Patent darauf genommen; allein es fehlte ihm an Mitteln, diesen Plan praktisch ins Werk zu setzen, ja um geringer Schuld willen mußte er ins Gefängnis wandern, wo er noch in dem Augenblick festgehalten wurde, als 1843 in Havre ein Schiff »Napoleon« vom Stapel lief, welches nach einem Modell seines schon erwähnten englischen Nebenbuhlers Smith auf Rechnung der französischen Regierung erbaut worden war. Jetzt faßten die Journale die Angelegenheit ins Auge und wiesen vorwurfsvoll auf den Mann hin, dessen Schicksal selbst in England lebhafte Teilnahme erregte. Sein Kerker öffnet sich; er erhielt Unterstützungen und eine kleine Pension, aber zu spät — denn seine letzte Aufgabe war ohne ihn von einem Fremden gelöst worden und nach einem kummervollen Leben, das ihm keine der ersehnten Früchte getragen hatte, legte er das müde Haupt den 17. Juli 1857 im Krankenhause zu Piepons zur ewigen Ruhe nieder.

Jos. Ressel, geb. zu Chomdun in Böhmen, widmete sich auf der Universität Wien besonders der Naturwissenschaft, trat 1814 in das Forstinstitut zu Marienbrunn und wurde 1816 in das Forstinstitut in Unterkrain ernannt. Noch während seiner akademischen Studien 1812 soll er Zeichnungen einer Schiffsschraube gefertigt und glückliche Versuche damit angestellt haben. Aber erst 1826 gelangten seine Ideen soweit zur Reife, daß er 1831 daraufhin sich ein Patent zu nehmen getraute und zwei Jahre später fanden unter seiner Leitung im Hafen von Triest Versuche mit einem nach seiner Angabe für den

Vizekönig von Ägypten gebauten Schraubendampfer statt. Der Name Rossel kam bei den Schiffstechnikern wenig zur Geltung und er starb, kaum beachtet, als Marine-Forstintendant am 9. Oktober 1857 und erst die Nachwelt machte es sich zur Pflicht, demselben in Triest, wo die Schiffsschraube sich zuerst als tüchtig erprobt hatte, ein Denkmal zu errichten.

Gleichzeitig mit Smith trat auch der Schwede Erikson mit der Anwendung der Schraube als Treibapparat für Dampfschiffe auf. Im Jahre 1837 baute Smith nach demselben Prinzip den »Infant Royal«. Die Probefahrt gelang und es bildete sich sofort eine Gesellschaft »für Fortbewegung mittelst Dampfer«. Der dann erbaute »Archimedes« von 240 t übertraf die von der Admiralität gestellten Bedingungen um ein Beträchtliches. Schon 1845 wagte man eines der größten Dampfschiffe, den »Great Britain« mit einer Maschine von 1200 Pferdekräften durch eine Schraube in Bewegung zu setzen. Nachdem dieselbe sich unzweifelhaft als gutes Triebmittel bewährt hatte, kam sie auch bei Kriegsschiffen in Anwendung, bald wandte man sogar Riesendimensionen an und kombinierte Rad und Schraube wie bei dem »Great Eastern«, der 1860 erbaut wurde.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Dezember 1903.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	—	2650 t Tf.	Ernst Ruß, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Johannes Russ	G
SD	24×7×3.75 m	250 »	Kaiserliche Marine	Nüske & Co., Stettin		
Sl	62 m Länge	—	Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	Janssen & Schmilinsky, Hamburg	Süd-Amerika	»
FD	370×45×27	—	Eine Firma in Kopenhagen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	St. Jan	B
"	—	—	Joost, Flensburg	Schömer & Jensen, Tönning	L. Lassen	G
"	64×10.2×4.88 m	1665 »	J. B. Wahlquist, Gothenburg	Schichauwerft, Danzig		
FsD	—	—	J. v. Eitzen, Altona	H. C. Stülcken Sohn, Hamburg	Neptun	»
PD	44×52×34	7500 »	Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	Blohm & Voß, Hamburg	Cap Ortegal	»
"	210×22'2"×13'11"	—	Norddeutscher Lloyd	Bremer Vulkan, Vegesack	Malaya	»
FD	—	3000 »	Gebr. Petersen, Flensburg	Neptun-Werft, Rostock	Schwennau	»
			b) englische Werften.			
"	375×48×32	—	D. M'Jver & Co., Liverpool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Araby	BC
"	230×34×20'9"	—	Eine Firma in Rotterdam	Dobson & Son, Low Walker	Beijerland	LB
PD	290×42×28	—	Indo China S. N. Co., Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson Low Walker	Foo Shing	L
FD	375×46'8"×24'3"	—	Glasgow S. S. Co., Glasgow	Short Brothers, Sunderland	Kelvin	»
"	209×33×10	—	Eine brasilianische Firma	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Campus	B
PD	390×47×26	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Leopoldville	L
FD	336×48×26	—	Sandy, Simpson & Co., Newcastle	J. Priestman & Co., Sunderland	Sandyford	
"	340×50×25'6"	6040 »	Cairns, Young & Noble, »	W. Doxford & Sons, Sunderland	Cairntorr	
"	352×47×27'3"	—	Webster & Borraclough, Hartlepool	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Dalton	»
"	373×47×30'10"	—	Furness, Withy & Co., London	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Gloriana	»
"	336×48×24'3"	—	Eine Firma in Middlesbrough	Ropner & Sons, Stockton	Hazelwood	»
"	300×40'60"×22	3200 »	H. W. Heidmann, Hamburg	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Hedwig Heidmann	G
"	351×49×24'6"	—	Pyman Bros, London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Longhirst	L
"	372×48×30'1"	—	Manchester Liners, Manchester	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Manchester Mariner	
"	356×48'6"×27'4"	—	J. Brown, Liverpool	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Nesfield	»
"	280×42×28'7"	—	Eine Firma in Antwerpen	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Prince Albert	»
"	230×36×17'3"	—	France, Fenwich & Co., London	Sunderland Ship. Co.	Sherwood	»
"	140×23'10"×11'9"	—	Stainburn S. S. Co., Workington	R. Willamson & Son, Workington	Stainburn	»
J	260×27×15	903 Dpl.	Türkische Regierung	Elswick-Werft	Erthogrul	
TD	354×46×27	—	Scrutton, Sons & Co., London	J. Readhead & Sons, South Shields	Salybia	
"	340×50×25'6"	6040 t Tf.	Cairns, Young & Noble, Newcastle	W. Doxford & Sons, Sunderland	Cairntor	B
"	340×48×24'6"	—	Pyman Bros, London	Bartram & Sons, Sunderland	Cragside	L
FD	—	2957 BRT.	Bullard, King & Co., London	Eine Firma in Sunderland	Umzumbi	
			c) schottische Werften.			
S	270×40'6"×25'6"	—	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Grangemouth & Greenock Werft	Beethoven	G
FD	385×50×28	4200 »	Palace S. S. Co., Liverpool	Ch. Connell & Co., Glasgow	Frankby	L
PD	400×49×30'9"	5000 »	Anchor Line	D. & W. Henderson & Co., Meadowside	Italia	BC
FD	345×49'9"×28'6"	6400 t Tf.	Glasgow King S. S. Co.	Russell & Co., Port Glasgow	King Robert	L
"	165×26×12'6"	500 BRT.	Nobles Explosives Co., Glasgow	Naper & Miller, Yoker	Lady Tennant	»
PD	475×56×35	5800 »	Union Castle Line	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Durham Castle	»
FD	—	2000 t Tf.	Borneo Co., London	Grangemouth & Greenock Werft	Aythia	
"	350×48'6"×22'3"	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Clyde Shipb. & Eng. Comp.	Zaria	
			d) irische Werften.			
PD	—	8000 BRT.	City Line, Glasgow	Workman, Clark & Co., Belfast	City of York	BC
"	570' Länge	13500 »	Union Castle Line	Harland & Wolff, Belfast	Kenilworth Castle	

Ausserdem: b) 3 Fischerfahrzeuge, 1 Seeschlepper, 1 Küstendampfer. c) 1 Seeschepper, 2 Fischdampfer, 1 Küstendampfer, 1 Dampfjacht.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register B Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Krankenfürsorge der Seeleute.

Zu diesem wichtigen Gegenstand, der in Kürze den Reichstag beschäftigen dürfte, haben die Handelskammern der Seestädte in folgender Weise Stellung genommen:

Hamburg:

Bei Beratung der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 23. Mai d. J., durch die die Krankenversicherung, um sie an die Invaliditätsversicherung anzuschließen, von 13 auf 26 Wochen verlängert ist, ist regierungsseitig zugesagt worden, daß auch die Fürsorgepflicht der Reeder für erkrankte Seeleute allgemein auf 26 Wochen erstreckt werden solle. Dabei ist zur Frage gekommen, ob nicht, um den Reedern in der Kleinschiffahrt die bei ihren äußerst beschränkten Verhältnissen durch einen Fall sechsmonatiger Krankenfürsorge ruiniert werden könnten, die Last zu erleichtern, die ganze Fürsorgepflicht den einzelnen Reedern abzunehmen und der See-Berufsgenossenschaft zu übertragen sei. Es würde damit dem Ziele nähergekommen werden, die Berufsgenossenschaft zur Trägerin der gesamten sozialpolitischen Versicherung für die Seeleute zu machen. Dem stehen aber erhebliche praktische Bedenken entgegen. Das Zweckmäßigste dürfte sein, auf Grund § 134 S.-O. die Fürsorgepflicht der Reeder für die Kleinschiffahrt ganz zu beseitigen, und die in ihr beschäftigten Seeleute den örtlichen Krankenkassen zu überweisen. — Die Ausdehnung der Fürsorgepflicht auf selbstverschuldete Krankheiten hat eine bedeutende Mehrbelastung herbeigeführt, über die schon jetzt lebhafte Klagen laut werden.

Bremen:

Nachdem durch die Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 25. Mai 1903 für die allgemeine Krankenversicherung die gesetzliche Fürsorgefrist von 13 auf 26 Wochen verlängert worden ist, wird beabsichtigt, auch die in der Seemannsordnung geregelte Fürsorgepflicht des Reeders für erkrankte oder verletzte Schiffsleute durchweg auf die gleiche Zeit zu erstrecken. Sie dauert schon z. Zt. 6 Monate, also etwa 26 Wochen, wenn der erkrankte Schiffsmann das Schiff in einem nichtdeutschen Hafen verläßt, in allen anderen Fällen nur 3 Monate. Durch eine Verdoppelung dieser Frist würde besonders die kleine Reederei, die hauptsächlich in deutschen Gewässern beschäftigt ist, empfindlich und zum Teil über ihre Leistungsfähigkeit belastet werden. Wir hoffen, daß sich hierin ein Ausweg finden läßt und haben im übrigen der geplanten Maßnahme, so drückend sie auch für die übrigen Reedereien bei der schwierigen Lage der deutschen Schiffahrt sein wird, unter der Voraussetzung nicht widersprochen, daß bei Verletzungen nach wie vor die See-Berufsgenossenschaft nach Ablauf der dreizehnten Woche im Umfange ihrer bisherigen Verpflichtungen eintritt. Eine Heranziehung der Seeleute zu Beiträgen, entsprechend dem allgemeinen Krankenversicherungsgesetz, haben wir nicht befürwortet.

Flensburg:

Durch die Novelle zum Reichsgesetze, betr. die Krankenversicherung der Arbeiter, ist die Dauer der Krankenfürsorge allgemein auf 26 Wochen verlängert worden. Seitens der Reichsregierung war damals die bestimmte Erklärung abgegeben worden, daß mittels besonderen Gesetzes auch den Seeleuten die gleiche Vergünstigung zugewendet werden solle. Gegenwärtig ist der Reeder verpflichtet, die Krankenfürsorge für den Seemann auszuüben 3 Monate (13 Wochen) nachdem der Seemann das Schiff in einem deutschen Hafen und bis zum Ablauf von 6 Monaten (26 Wochen), wenn er das Schiff in einem andern Hafen verlassen hat. Die Kammer hat sich auf Ersuchen der Königl. Regierung über die Frage folgendermaßen ausgesprochen:

»Um zunächst zu ermitteln, welche Wirkung die allgemeine Erweiterung der Krankenfürsorgepflicht für die Seeleute auf die Reederei unsres Bezirks haben würde, haben wir bei dieser statistische Erhebungen veranstaltet. Das gewonnene Material ist, da wir uns darauf beschränken mußten, die Angaben auf einen Zeitraum von 5 Jahren zu erbitten, nicht völlig beweiskräftig. Es ergibt sich daraus, daß für die fragliche Zeit freilich eine etwaige Erweiterung der Krankenfürsorgepflicht für die Seeleute auf 26 Wochen auch in deutschen Häfen für unsre Reederei eine nur geringe Bedeutung gehabt haben würde, woraus sich dann allerdings zugleich ergeben würde, daß auch eine Schädigung der Seeleute bei den jetzt geltenden Bestimmungen nicht stattgefunden hätte. Aber jedenfalls ist, wie schon bemerkt, bei einer solchen Zeitbeschränkung auf 5 Jahre die Statistik nicht strikte beweiskräftig und immerhin könnte sich das Verhältnis verschieben, ja, es wird sich sogar sicher verschieben, nachdem durch die Bestimmungen der neuen Seemannsordnung auch für selbstverschuldete Krankheiten die Fürsorgepflicht vorgeschrieben ist. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Bestimmungen in Zukunft schon an sich eine erhebliche Belastung für die Reeder mit sich bringen, und daß sich diese ebenso in deutschen wie in ausländischen Häfen zeigen wird. Drohen also hierdurch abermals der Reederei schwere finanzielle Opfer, so ist es unsre erste Pflicht, gegen die Erweiterung der Fürsorgepflicht für erkrankte Seeleute allgemein auf 26 Wochen dringend zu protestieren. Es darf eben auch nie übersehen werden, daß für die Reeder das Verhältnis völlig anders liegt, als für die andern Arbeitgeber. Der Reeder hat, wie für Unfall und Invalidität, so für Krankheiten der Seeleute ganz allein die Kosten zu tragen, während sonst bei der Krankenversicherung der Arbeitgeber nur einen Bruchteil der Beiträge zahlt. Erinnern dürfen wir auch daran, daß für jene Erweiterung der Zeitpunkt der denkbar ungünstigste wäre, wo die Reederei nichts verdient, ja, z. T. nicht einmal die Kosten deckt. Und so müssen wir uns entschieden gegen eine Erweiterung der Krankenfürsorge für die Seeleute allgemein auf einen Zeitraum von 26 Wochen aussprechen.

Ganz besonders aber heben wir die Notwendigkeit hervor, die kleine Schiffahrt von der eventuell eintretenden Erweiterung auszunehmen. Denn bei dieser kommen wesentlich nur diejenigen Fälle vor, in denen bisher die Fürsorgepflicht eine dreimonatige war. Diese Schiffahrt aber darf bei ihrer traurigen Lage unter keinen Umständen weiter belastet werden.

Inzwischen hat die See-Berufsgenossenschaft ebenfalls zu der Frage Stellung genommen und praktische Vorschläge gemacht, um namentlich die Überbürdung der kleinen Reederei zu vermeiden.

Kiel.

Über die Frage der Ausdehnung der Krankenfürsorge für Seeleute auf die Dauer von 26 Wochen haben wir uns, nach einer Umfrage bei den Reedereien des hiesigen Bezirks, in einem Bericht an den Herrn Regierungs-Präsidenten im nachstehenden Sinne geäußert: Die deutsche Reederei sei in den letzten Jahren durch die sozialpolitische Versicherungs-Gesetzgebung erheblich belastet und zwar durch die Novelle zum Seeunfall-Versicherungsgesetz sowie durch die Invaliditäts- und Altersversicherung. Die geplante Einführung einer Witwen- und Waisenversicherung werde wohl weitere Lasten bringen, ebenfalls habe die Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft besonders für die kleinere Reederei erhebliche Opfer gefordert, die neue Seemannsordnung habe weitere Belastung herbeigeführt. Wenn nach der gestellten Umfrage auch nicht viele Krankheitsfälle eine Fürsorge von mehr als 13 Wochen erfordern, so könne doch der Fall eintreten, daß ein kleiner Reeder durch die Ausdehnung der Fürsorgepflicht ganz bedeutend geschädigt werde. Aus diesen Gründen sei dem Wunsche der Reederei zuzustimmen, welcher von einer weitern Belastung dringend abrate.

Altona.

Die allgemeine Ausdehnung der Fürsorgepflicht des Reeders für erkrankte Seeleute auf 6 Monate hat die Kammer grundsätzlich für nicht geboten erklärt. Da eine solche Maßregel indes nach den Erklärungen der Reichsregierung trotz des vielseitigen Widerspruches leider erwartet werden muß, hat die Kammer angesichts der bereits an der Grenze des Möglichen angelangten Belastung namentlich der kleineren Schiffahrt sich nach Fühlungnahme mit der See-Berufsgenossenschaft dahin ausgesprochen, daß die Fürsorge in allen länger als 3 Monate dauernden Fällen der See-Berufsgenossenschaft zur Last fallen möge.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Zum Zweck der Erbauung und des Betriebes von Hochsee-Fischerei-Dampfern hat sich in Hamburg ein Konsortium gebildet, welches einen nach den Erfahrungen auf dem Gebiete der Hochsee-Fischerei zu erbauenden **Fischereidampfer** der Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G. Hamburg-Steinwärder in Auftrag gegeben hat. Der Dampfer soll messen: 35 × 6.75 × ca. 4 m Tiefgang. Die Dampfmaschine wird nach dem Triple-Compound-System mit Oberflächen-Kondensation erbaut und soll mindestens 350 ind. HP. leisten. Der Dampfer wird so eingerichtet, daß er auch Island-Fahrten unternehmen kann. Die Ablieferung soll zum Herbst d. J. erfolgen.

* * *

Der Schiffsmakler Jonas Soll in Flensburg hat mit der Schiffswerft in Grabow bei Stettin den Bau eines **Dampfers** von 1150 t kontrahiert, mit Lieferung Anfang September d. J. Der neue Dampfer soll hauptsächlich zu Fahrten auf der Nord- und Ostsee und Mittelmeer dienen.

* *

Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 25. Januar ein für die D.-A.-Ges. Østergötland, Norrköpping, in Bau befindlicher Frachtdampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 225 × 34′ 6″ × 18′ 10″ und trägt bei einem Tiefgang von 15′ 6″ 1800 t Ladung. Eine Triple-Expansionsmaschine von 650 ind. HP. verleiht dem Schiffe eine Geschwindigkeit im beladenem Zustande von 9½ Knoten. Der Dampfer ist nach Engl. Lloyd-Klasse gebaut und soll für Fahrten in der Nord- und Ostsee Verwendung finden. Er erhielt den Namen »**Östergötland**«.

* * *

Von den für Rechnung der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. »Hansa«, Bremen, bei der Flensburger Schiffsbau-Ges. z. Zt. im Bau befindlichen drei Dampfern lief am 25. Januar der erste glücklich von Stapel und erhielt den Namen »**Arenfels**«. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 389 × 50′ 6″ × 30. Die Tragfähigkeit soll bis zu 6500 t betragen.

* * *

Probefahrten.

Am 16. Januar fand die Probefahrt des von dem Bremer Vulkan, Vegesack, erbauten Argo-Dampfers »**Florida**«, eines Schwesterschiffes der »Alabama«, statt. Sie verlief in allen Teilen zufriedenstellend, sodaß die Übernahme des Schiffes durch die Reederei erfolgte.

Vermischtes.

Invalidenversicherung der Seeleute. Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Reedern an die Geschäftsstelle für die Invalidenversicherung der Seeleute in Lübeck abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Reedern ohne Aufforderung zu erfolgen. Für den Fall der Nichtinnehaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesratsvorschriften Ordnungsstrafen vor. Wir bringen deshalb den Reedern die ihnen obliegende Verpflichtung in Erinnerung.

Über **Holm's Lights** wird uns geschrieben: In Nr. 2 ist unter dieser Rubrik ein Artikel über Holm's Lights veröffentlicht worden. Sein Verfasser ist bemüht, den Holm's Lights viele Fehler anzuhängen und auf diese Weise die Eigenschaften der Wiese-Gröschner'schen Acetylen-Nacht-Rettungsboje hervorzuheben. Als Fachmann kann ich mich den Ausführungen des Schreibers durchaus nicht anschließen, denn wenn die Holm's Lights so gefährlich wären, wie der Schreiber dies ausführt, so würde und könnte ich es nicht verantworten, diese zu empfehlen und zu verkaufen. Betreffs der Feuergefährlichkeit muß ich bemerken, daß diese in keiner Weise den Ausführungen im entferntesten entspricht. Die Gase der Holm's Lights verbrennen, sobald sie mit der Luft in Berührung kommen, unmittelbar am Ort der Entwickelung. Die Gase des Calcium carbid dagegen vermischen sich sofort mit der Luft und explodieren bei der geringsten Berührung mit Feuer äußerst heftig. Die Flamme eines Holm's Lights entzündet loses Papier erst nach längerer Zeit, Holz dagegen wird nur geschwärzt, Tannenzweige, deren feine Nadeln so leicht Feuer fangen, sind durch die Flamme nicht zu entzünden. Sollten sich Herren hierfür interessieren, so bin ich jederzeit gern bereit, dies zu beweisen. Wodurch also die infolge von Defekten entstandene Selbstentzündung eines Holm's Lights auf dem Dampfer »Ottawa« für die ganze Stadt Nordenham so gefährlich werden sollte, ist mir nicht erklärlich; vielleicht kann der Schreiber des Artikels dieses näher erklären. Alsdann wird behauptet, daß ein Verunglückter durch die Gase der Holm's Lights beim Ergreifen der Boje betäubt werden kann und sich event. auch noch an der offenen Flamme verbrennen wird. Die Holm's Lights sind mit einer mehrere Meter langen Leine mit der Boje verbunden, so daß das Licht stets mehrere Meter von der Boje entfernt treiben muß. Der Verunglückte wird doch unbedingt nach der Boje greifen, welche weiß gestrichen ist und durch die Holm's Lights erleuchtet wird. Sollte er nun zufällig dennoch nach dem Holm's Lights greifen, so ist erstens die Wärmeentwickelung so gering, daß er sich die nassen Hände und das Gesicht nicht verbrennen kann, zweitens aber wird die Flamme des Holm's Lights sofort verlöschen weil es unter Wasser gedrückt wird und erst wieder brennt, sobald dasselbe wieder an der Oberfläche schwimmt. Um einen Menschen zu betäuben, dazu gehört ein ziemliches Quantum Gase, welches sich bei der auf See fast ausschließlich herrschenden Brise niemals ansammeln kann, zumal wie schon gesagt, das Holm's Lights sich mehrere Meter von der Boje entfernt befindet. Wenn überhaupt die Holm's Lights so gefährlich wären, würde das Board of Trade sie nicht für alle Schiffe der englischen Handelsmarine vorgeschrieben haben. Auch unsere deutschen Reedereien haben die Holm's Lights auf ihren Schiffen eingeführt, ich nenne die Hamburg-Amerika Linie, Deutsche Ostafrika- und Woermann-Linie, Nordd. Lloyd etc. Betreffs der Erfindung des Herrn Malchow möchte ich noch erwähnen, daß diese von der Hamburg-Amerika Linie erworben ist und zurzeit auf allen Schiffen eingeführt wird, der Schnelldampfer »Deutschland« war das erste Schiff, welches damit ausgerüstet wurde. Ich darf wohl sagen, daß durch diese Erfindung ein tadelloses Funktionieren der Holm's Lights gewährleistet wird und jetzt eine mit den Holm's Lights verbundene Rettungsboje nicht nur allen Ansprüchen, welche an eine Nachtrettungsboje gestellt werden können, vollständig genügt, sondern auch durch die starke Rauchentwickelung beim Brennen des Lichtes ein wertvolles Mittel ist, auch am Tage die Stelle weit sichtbar zu bezeichnen, wo sich eine über Bord gefallene Person be-

findet. Ich bin, wie ich schon erwähnt habe, gerne bereit, meine Behauptungen durch praktische Versuche zu beweisen.

J. G. W. Berckholtz
Kunstfeuerwerkerei, Hamburg.

Prüfungswesen.

Die nächsten Prüfungen für Schiffer auf großer Fahrt beginnen:

in Danzig am 2. März d. J.
» Stettin-Grabow » 11. »
» Barth » 29. April.

Die nächste Seesteuermannsprüfung wird in Stralsund am 21. April d. J. beginnen. Im Anschluß an jede der erwähnten Schifferprüfungen wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde, im Anschluß an die Seesteuermannsprüfung in Stralsund eine Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt Herr Navigationsschul-Direktor Holz in Danzig entgegen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Lübecker Reederei »Horn« wird für 1903 eine Dividende von 4 pCt. verteilen und 5 pCt. abschreiben. Die Schleswiger Reederei »H. C. Horn«, eine Partenreederei, die, wie alle anderen dieser Gattung, keine Abschreibungen auf ihre Schiffe machen, verteilte im Durchschnitt für ihre 12 Dampfer eine Dividende von 5½ pCt., die Flensburger Partenreederei von Schmidt & Hansen bei 11 Schiffen 5 pCt., während Holm & Molzen, Flensburg für 2 Schiffe keine, für 7 Schiffe im Durchschnitt 5 pCt. Dividende auskehren konnte.

* * *

In Geestemünde liefen 1903 insgesamt 4875 Fahrzeuge mit 575 366 t R. (4694 mit 573 743 t in 1902) ein, und zwar: 648 Seeschiffe mit 318 389 t (336 511) und 4227 Fluß-, Watt- und Leichterschiffe mit 256 977 t (237 232). Unter den angekommenen Seeschiffen waren 460 deutsche, 81 englische, 32 schwedische, 31 holländische und 27 norwegische.

* * *

Mit dem am 26. Januar verstorbenen Sekretär der Lübecker Handelskammer, Herrn Dr. Franz Siewert verlieren nicht nur die lübeckischen Schiffahrtskreise einen hervorragenden Vertreter ihrer Interessen. Neben vielen Verdiensten um die Kanalschiffahrt, insbesondere um das Zustandekommen des Elbe-Travekanals, durfte er auch auf das Anrecht Anspruch machen, als einer der Ersten und Erfolgreichsten für die Heranziehung der Nordseeschiffahrt an den Lübecker Hafen eingetreten zu sein.

* * *

Ausland.

Die internationale Vereinigung der Segelschiffsreeder (Sailingship Owners International Union) ist am 27. Januar endgültig konstituiert worden. Die Versammlung wurde vom Glasgower Reeder Roxbourgh geleitet, ihm zur Seite standen als Vizepräsidenten F. Lösener-Slomann, Hamburg und Eugene Pergeline, Nantes.

* * *

Durch eine Verordnung der französischen Regierung vom 28. Dezember v. J. sind für den Hafen von Dünkirchen als Hafenabgaben 2 Cent pro t N.-R., als Kaigebühr 2 Cent pro Gewichtston (1000 kg) gelöschter oder geladener Güter festgesetzt worden. Abgabenfrei sind: Lotsen-, Lust-, Küsten-, Binnenschiffahrts-Fahrzeuge, ebenso wie Schiffe unter 100 t N.-R. in bestimmter Fahrt, ferner Schiffe, die Dünkirchen als Nothafen oder in Ballast anlaufen, ohne dort irgend ein Handelsgeschäft abgewickelt zu haben.

Aus dem preußischen Etat.

Aufwendungen für preußische Navigationsschulen. Bei der Navigationsschule in Geestemünde sind die Lehrmittel für den Unterricht in der Schiffsmaschinenkunde unzulänglich und bedürfen der Ergänzung. Zu diesem Zweck sind 5000 Mk. mehr eingestellt. Zur Vervollständigung der Ausrüstung der höheren Maschinenbauschule in Altona mit Lehrmitteln, sowie zur Ausstattung der Laboratorien und der Werkstatt der Anstalt mit Maschinen und Apparaten (vgl. die Erläuterung zu Kap. 7 Tit. 6 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1902) sind durch die Extraordinarien des Etats für 1902 und 1903 als 1. und 2. Rate des Gesamtbedarfs von 61 000 Mk. die Beträge von 31 000 Mk. und 15 000 Mk. verfügbar gemacht worden. Jetzt werden als 3. und letzte Rate 15 000 Mk. eingestellt. — Die bei der Fachschule für Seedampfschiffsmaschinisten in Flensburg vorhandenen Modelle von Maschinen und Maschinenteilen und die sonstigen Lehrmittel reichen nicht aus, um den Schülern, die bei ihrer verschiedenartigen Vorbildung hauptsächlich auf den Anschauungsunterricht angewiesen sind, mit Erfolg Unterricht zu erteilen. Eine Ergänzung der Lehrmittel um die unentbehrlichen Gegenstände erfordert einen Kostenaufwand von 12 000 Mk., wovon als erste Rate 6000 Mk. eingestellt sind. — Infolge des Ausbaues der Fachschule für Seedampfschiffsmaschinisten in Stettin zu einer Vollanstalt wird eine Ergänzung der Lehrmittel dieser Anstalt gebraucht werden.

Aufwendungen für Verbesserungen preußischer Häfen. Zur Verlängerung des Kais am Kohlenkipper im Emder Außenhafen 75 000 Mk., zur Erneuerung der Haffabschlußwand des großen Bauhafens zu Memel 54 000 Mk., zur Erweiterung des Lotsenhafens Neufahrwasser zu einem Fischereihafen 70 500 Mk., für ein Leuchtfeuer und ein Nebelsignal auf Stölsdüne erste Rate 100 000 Mk., zur Vervollständigung der Befeuerung des kleinen Belts erste Rate 100 000 Mk., zu Baggerungen in der Elbe bei Harburg 160 000 Mk., zur Unterhaltung des Harburger Hafens 63 000 Mk., zur Herstellung einer Kaianlage am Becken I des neuen Harburger Hafens erste Rate 320 000 Mk., zu Erweiterungsbauten am Fischereihafen zu Geestemünde, erste Rate 460 000 Mk., zu Baggerungen in der Ems bei Emden 140 000 Mk., zur Vermehrung der Liegeplätze im Emdener Außenhafen und Landgewinnung an dessen Ostufer erste Rate 1 Million Mark, zur Beschaffung eines Baggergeräts für die Wasserbauinspektion Harburg, erste Rate 500 000 Mk.

Die Helgoländer Lotsen haben zwar das Recht, aber nicht die Verpflichtung, die von See kommenden Schiffe bis nach Glückstadt und Harburg zu lotsen. Weil sie mehrfach von Schiffen, die das Lotsensignal gezeigt hatten, mit dem Bemerken zurückgewiesen waren, daß nicht sie, sondern Hamburger Lotsen verlangt würden, ist es vorgekommen, daß sie den Anruf von See auf Lotsenhilfe unbeachtet gelassen haben, wodurch die der Lotsenhilfe bedürftigen Schiffe in eine üble Lage geraten sind. Um der Gefahr zu begegnen, die darin für die Schiffahrt liegt, sollen die Lotsen dadurch zum Anbieten ihrer Hilfe williger gemacht werden, daß ihnen bei vergeblicher Fahrt unter gewissen Voraussetzungen eine Entschädigung gewährt wird. Im ganzen werden für diesen Zweck höchstens 600 Mk. aufzuwenden sein.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung 25. Januar. Zur Tagesordnung »Desinfektions-, Rattenvertilgungs- und Feuerlöschapparate« sprachen die Herren Chemiker Gronwald (Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel),

Dr. Greßly (Clayton-Gas), Dr. Nocht (Kohlenoxyd und Kohlensäure als Rattenvertilgungsmittel). Ein Beschluß kam nicht zu Stande, er soll in einer der nächsten Sitzungen herbeigeführt werden. (Wir werden in einer der nächsten Nummern ausführlich auf diese Tagung des Nautischen Vereins zurückkommen. D. R.).

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 27. Januar. *Generalversammlung.* Der Vorsitzende beleuchtet vor Eintritt in die Tagesordnung die Bedeutung des heutigen Tages, unseres Kaisers Geburtstag, mit warm empfundenen Worten, die in ein Hoch auf Se. Maj. ausklingen. — Als Mitglied wird Herr Kapt. Madsen, S. »Antigone aufgenommen.« Hierauf wurden die einzelnen Gegenstände der Tagesordnung in folgender Weise erledigt: 1. Jahresbericht. Der Schriftführer, Herr Lewens, verliest die hauptsächlichsten Punkte des in mehreren Exemplaren vorliegenden gedruckten Berichtes. 2. Kassenbericht. Der Kassierer, Herr Kapt. Elingius, gibt aus der Rechnungsablage u. a. bekannt, daß nach Übertragung von ℳ 682 an den Unterstützungsfonds ein Saldo von ℳ 623 bleibt, sodaß das ganze Vermögen des Vereins am 1. Januar 1904 ℳ 32 294,50 betragen hat, davon ℳ 12 617,86 Unterstützungsfonds und ℳ 19 576,54 Gesellschaftskasse. 3. Vorstandswahl. Es wurden folgende Herren durch Stimmzettel gewählt: I. Vorsitzender: C. Schroedter, II. Vorsitzender: C. Bendix, I. Schriftführer: Ed. Lewens, II. Schriftführer H. Weltzien, Kassierer: C. Elingius, I. Beisitzer und Archivar: A. Frantz, II. Beisitzer: A. Volkertsen. Nach Erledigung der Wahl beschäftigte die Generalversammlung eine größere Anzahl interner Angelegenheiten. Nach Schluß der Sitzung wurde der in Aussicht genommene Kommers abgehalten. Nächste Sitzung am 3. Februar. Tagesordnung: **Seemannsordnung,** im Beisein von Herrn Dr. Kaemmerer.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 21. Januar abgehaltenen Versammlung wurden 22 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Davon waren wieder acht durch die Nebenstelle des Vereins in Hongkong in Vorschlag gebracht, während die übrigen 14 durch Anmeldung bei der Zentrale in Hamburg zur Aufnahme gelangten. — Das Andenken eines verstorbenen Mitgliedes wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt. Unter den Eingängen war von besonderem Interesse der Bericht von der Nebenstelle des Vereins in Hongkong. Diese neue Einrichtung sei dort mit Freuden begrüßt worden, wie die zahlreichen durch die Nebenstelle eingesandten Aufnahmeanträge auch beweisen. Seit Dezember seien regelmäßige Versammlungen eingerichtet worden, welche an jedem ersten und dritten Donnerstag eines jeden Monats in der German tavern, Queens road central, Hongkong, abends 9 Uhr stattfinden. Den dortigen Neigungen entsprechend, werde man noch einen zur Fortbildung dienenden Lesetisch einrichten. Auf der Tagesordnung stand: I. Seh- und Hörvermögen der Elbe-Bösch-Lotsen. In der kurzen Diskussion äußerten sich die anwesenden Kapitäne dahin, daß es ihnen sehr erwünscht wäre, sofern die Lotsen, welche über ein Seh- und Hörvermögen, wie es bei dem lebhaften Verkehr auf der Elbe notwendig sei, nicht mehr verfügen, ihren Dienst aufgeben würden. Auch die übrige Versammlung schloß sich dann dem Wunsche an, die Delegierten des Vereins möchten auf dem Verbandstage in Berlin den etwaigen Antrag auf Untersuchung der Elbe-Bösch-Lotsen unterstützen. II. Seemannsordnung. Dies Thema verursachte eine längere Diskussion, in welcher von verschiedenen Seiten aus der Praxis an Bord Beispiele mitgeteilt wurden, welche für die vom Verwaltungsrate dem Vereine vorgelegten Anträge eine sehr treffende Begründung bildeten. Als Ergänzung zu § 32 der Seemannsordnung erschien es äußerst wünschenswert, daß durch eine gesetzliche Bestimmung festgelegt würde, der Reeder habe die Kosten für Reise und Gepäck vom Anmusterungsort nach dem Liegehafen des Schiffes unter allen Umständen entsprechend dem § 78 zu bezahlen. So bedauerlich es sei, den Wunsch nach einer gesetzlichen Bestimmung hierüber auszusprechen, so notwendig sei es doch, um sich vor dem nicht seltenen Ansinnen zu schützen, bis zu dem Liegeplatze des Schiffes, für welches man als Schiffsoffizier bestimmt sei, als Matrose auf einem anderen Schiffe mitzufahren, oder aber die Reise auf eigene Kosten zu machen, und am Reiseziel, dem Reeder zur Verfügung stehend, auch auf eigene Kosten zu leben. — Als Ergänzung zu § 69 erschien es wünschenswert, daß eine Bestimmung besagt, wie sich die Ansprüche auf Bezug der Gage nach einem Schiffsverluste stellen, wenn die Rückbeförderung sich nicht unmittelbar nach dem Schiffsverluste bewerkstelligen läßt. Man billigte den Antrag, daß die halbe Gage vom Verlassen des Schiffes bis zur Beendigung der Rückbeförderung zu bezahlen sei. — Da viele Beispiele vorliegen, welche den Anschein erwecken, daß Kapitäne und Schiffsoffiziere in der Erledigung ihrer Strafanträge durch das Seemannsamt sehr willkürlich behandelt werden, so war man einstimmig der Ansicht, daß auch den Strafantragstellern, also den Kapitänen und Schiffsoffizieren, entsprechend dem § 124 der Seemannsordnung ein Berufungsrecht gegen den Entscheid des Seemannsamtes eingeräumt werden müsse.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Dezember 1903.

(Mitgeteilt durch die Herren **Gläfcke & Hennings**, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1180	mit	334 160	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	662	»	23 313	»
Leichterfahrzeuge	217	»	44 621	»
Zus.	2059	»	402 094	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	879	Fahrzeuge	mit	179 799	t N.-R.
belgischer	»	4	»	»	2 155	»
britischer	»	36	»	»	27 158	.
dänischer	»	100	»	»	41 573	»
schwedischer	»	83	»	»	22 734	»
norwegischer	»	37	»	»	19 290	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	26	»	»	25 109	»
niederländischer	»	15	»	»	16 342	»
div. Flaggen	»	—	»	»	—	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . . 2023 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 19 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std.	29 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11 »	43 »
» » » 7,0—8,5 » »	14 »	10 »
» Schleppzüge	24 »	44 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 22 Min.
ausgehend: 17 »
in Holtenau eingehend: 20 »
ausgehend: 16 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 278 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 472 »

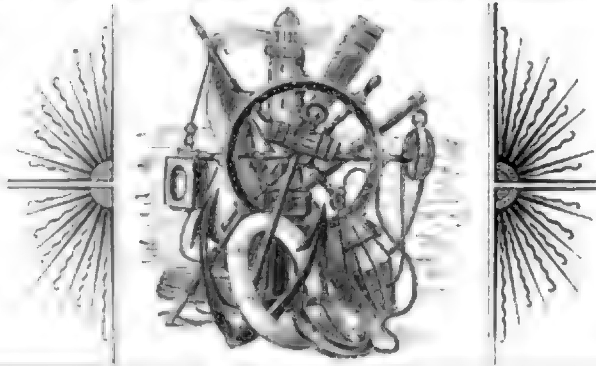
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 6 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Zum Verbandstage.

Zu den **Entwürfen des Reichs-Gesundheitsamts** (Siehe S. 528, 540, 552, 564. Jahrg. 1903) hat der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg folgende Stellungnahme eingenommen:

Entwurf I wurde unverändert angenommen.

Zum Entwurf II. A. Grösse und Einrichtung der Logisräume für die Schiffsmannschaft wird befürwortet im § 1, Abs. 1, den zweiten Absatz betr. Mindest-Bodenfläche pro Mann ganz zu streichen.

Begründung: Auf Segelschiffen und Frachtdampfern wird schon jetzt überall dieses Mindestmaß an Bodenfläche überschritten; es kommen nur die grösseren Passagierdampfer in Betracht, auf welchen jetzt schon häufig das Aufwärterpersonal am Heck untergebracht ist und in diesen Räumen kein grosser Fussbodenraum zur Verfügung steht.

Im § 1, Abs. 4, den Satz: „Vorratsräume dürfen nur während der Tageszeit durch Logisräume hindurch betreten", ganz zu streichen.

Begründung: Auf See ist zwischen Tag und Nacht kein Unterschied in Bezug auf Störung der Ruhe, da stets eine Wache ruht. Es kann sich hier nur um das Kabelgatt handeln, aus welchem auf See sowohl am Tage als auch bei Nacht sehr häufig etwas herauszuholen ist, was keinen Aufschub duldet. Es wurde ferner der Vorschlag erwogen, einen besonderen Zugang zum Kabelgatt zu verlangen, jedoch nicht für durchführbar gehalten, da das Kabelgatt gewöhnlich vor dem Kollisionsschott liegt, also der Zugang vorne im Bug oder auf der Back sein müsste; ein solcher würde in schlechtem Wetter bei heftig stampfendem Schiffe nicht passierbar sein.

Im § 1, Abs. 7 einzuschalten: „Sofern die Fußböden der Logisräume nicht aus Holz bestehen" müssen sie usw., der übrige Wortlaut unverändert.

Im § 1, Abs. 8, ad. 3, welcher vorschreibt, daß jede belegte Koje von dem Reeder mit Kojenzeug zu versehen ist, ganz zu streichen.

Begründung: Diese Vorschrift würde niemals den Zweck — den Schiffsmann dadurch zur Reinlichkeit anzuhalten — erreichen, denn Kojenzeug, das dem Reeder gehört, wird nicht sorgfältig genug behandelt werden, sondern bald in schlechtem Zustande sein. Auch bei einem Wechsel der Schiffsbesatzung z. B. durch Desertion, würden Unzuträglichkeiten entstehen und ist dem Schiffsmanne kaum zuzumuten, Kojenzeug zu benutzen, das eine ihm unbekannte Person vorher benutzt hat.

Im § 1, Abs. 13, hinter: Der Kapitän einzuschalten — oder ein von ihm beauftragter Schiffsoffizier — muss die Logisräume täglich besichtigen.

Begründung: Da der Kapitän sehr häufig, z. B. bei Nebel oder schlechtem Wetter nicht im Stande ist dieser Pflicht zu genügen.

Im § 10, Abs. 2 die Beleuchtung der Aborte betr., die Worte: „und bei Dunkelheit entsprechend künstlich erleuchtet sein" zu streichen.

Begründung: Auf Segelschiffen und Frachtdampfern wird eine Beleuchtung der Aborte bei Nacht für überflüssig erachtet.

Zum Entwurf III betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege usw. werden keine Vorschläge gemacht.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 6. Hamburg, den 6. Februar. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Zu der **Auslegung des § 43 der Seemannsordnung** durch das hamburgische Seemannsamt, erhalten wir von hochgeschätzter Seite die folgende Zuschrift:

Kiel, den 24. Januar.

Nach S. 47 Ihrer Zeitschrift vom 23. ds. Ms. soll das Seemannsamt zu Hamburg in einer Sache, welche sich auf Herabsetzung eines Matrosen im Range und in der Heuer an Bord eines Dampfers bezog, beschlossen haben, daß von einem Dampfer-Matrosen nichts weiter verlangt werden kann, als Steuern und Segelfestmachen. Falls hier nicht ein Irrtum vorliegt, muß ich in dem Beschluß, wenn er allgemeine Gültigkeit erlangen sollte, nicht nur eine Gefährdung der Disziplin an Bord unserer Dampfer, sondern auch eine direkte Gefährdung der Sicherheit unserer gesamten Dampfschiffahrt erblicken. Die Kriegsmarine würde außerdem immer weniger seemännisch vorgebildete Matrosen aus der Handelsmarine erhalten. Die Disziplin würde geschädigt, weil renitente Leute sich durch die erwähnte Entscheidung verleiten lassen können, die Leistung anderer seemännischer Arbeiten als Steuern und Segelfestmachen zu verweigern. Sie könnten glauben, außer zum Steuern und Segelfestmachen nur zu Hülfeleistungen in den im § 41 der S.-O. vorgesehenen Fällen verpflichtet zu sein. Hierin liegt gleichzeitig eine Gefahr für die Sicherheit eines Dampfers und der an Bord befindlichen Personen. Die Sicherheit für die letzteren verlangt, daß jeder Matrose an Bord rudern kann. Wer soll die Boote zu Wasser bringen, ihre Läufer richtig belegen etc.? Von wem sollen die Segel los gemacht werden und wer soll alle die seemännischen Arbeiten verrichten, die im Falle der Not auch auf einem Dampfer erforderlich werden können? Welche seemännischen Arbeiten an Bord eines Dampfers von einem Leichtmatrosen nicht verlangt zu werden brauchen, entschließt sich meiner Beurteilung. M. E. muß ein Leichtmatrose wenigstens imstande sein, Segel los- und festmachen zu können und ein Faß, eine Kiste pp. so anzuschlagen, daß der betreffende Gegenstand gehißt, nicht herausschlieren und einen Menschen erschlagen kann. Von einem Vollmatrosen muß aber unter allen Umständen gefordert werden, daß er nicht nur alle an Bord eines Dampfers vorkommenden erforderlich werdenden seemännischen Arbeiten zu leisten imstande, sondern daß er auch dazu verpflichtet ist. Ist der Seemannsamtsbeschluß so gefallen, wie in dem Artikel erwähnt, würde ein Kapitän, der einen Dampfermatrosen gemäß § 43 der S.-O. im Range herabsetzt und seine Heuer verringert, weil derselbe eine andere Arbeit als Steuern und Segelfestmachen nicht leisten kann, oder der einen Dampfermatrosen gemäß § 96, Abs. 2, der S.-O. disziplinarisch bestraft, weil derselbe sich geweigert hat, eine andere seemännische Arbeit als Steuern und Segelfestmachen zu verrichten, sich nach § 111 der S.-O. wegen Mißbrauchs seiner Disziplinargewalt strafbar machen. Der § 111 der S.-O. scheint im vorliegenden Falle nicht zur Anwendung gekommen zu sein. Der betreffende Kapitän würde sonst wohl auf Grund des § 124 der S.-O. gegen den Bescheid des Seemannsamtes auf gerichtliche Entscheidung angetragen haben. Da eine gerichtliche Entscheidung nicht hat beantragt werden können (immer vorausgesetzt, daß der Beschluß des Seemannsamtes wie angegeben gewesen ist), erscheint es mir erforderlich, daß diese Frage an zuständiger Stelle zur Entscheidung gebracht wird. Die zuständige Stelle ist nach der S.-O. § 7 Schlußsatz: der Bundesrat. »Der Bundesrat bestimmt, inwieweit als Schiffsleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach Untersuchung ihres körperlichen Zustandes für den zu übernehmenden Dienst geeignet sind«. Ein Vollmatrose, der nur Steuern und Segelfestmachen kann, ist auch auf einem Dampfer für den zu übernehmenden Dienst nicht geeignet. Der mehrfach erwähnte Beschluß dürfte auch auf Grund des Erkenntnisses des Ober-Seeamts vom 6. Okt. 1897 (Bd. 12 Seite 570) anfechtbar sein. Nach diesem Erkenntnis ist ein Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich, wenn er für die Stelle, für welche er angenommen ist, nicht Genügendes leistet. Daß es ge-

nügen soll, wenn ein Matrose an Bord eines Dampfers nur steuern und Segel festmachen kann, dürfte zu unhaltbaren Zuständen führen. Da die Tagungen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine und des Deutschen Nautischen Vereins vor der Tür stehen, dürften diese Zeilen dazu dienen, diese Frage auf die Tagesordnung der beiden Vereine zu setzen. Durch Meinungsaustausch der in dieser Frage kompetenten Personen, kann dann der maßgebenden Stelle Material unterbreitet werden, durch welches eine den Anforderungen der Dampfschiffahrt entsprechende Bestimmung getroffen werden kann.

Im Anschluß an diese Ausführungen unseres hochgeschätzten Mitarbeiters mag der Wortlaut des Urteilsspruches wiedergegeben werden, den das Seemannsamt in der in Frage kommenden Angelegenheit gefällt hat:

Die Anordnung des Kapitäns vom 6. Oktober 1903, durch welche die Heuer des Matrosen Klinkenberg um Mk. 20 verringert wurde, war unzulässig. Klinkenberg steht die volle Heuer zu.

Gründe: Es erscheint schon nicht zulässig, einem Schiffsmanne, ohne ihn im Range herabzusetzen, die Heuer zu verringern. Sachlich war überhaupt kein Grund, Klinkenbergs Heuer zu verringern, da er zu dem Dienst als Matrose, zu dem er sich verheuert hatte, nicht untauglich war. Die angeführten Arbeiten, Fallreepsknoten mit Trensing und Stahltrosse spleißen, sind dem Klinkenberg aufgetragen, um seine angebliche Unfähigkeit zu beweisen. Derartige Arbeiten werden aber im allgemeinen von Dampfermatrosen nicht verlangt. Es ist deshalb für Matrosen auf Dämpfern nicht möglich, sich eine derartige Fertigkeit zu erwerben, um diese Arbeiten einwandsfrei herstellen zu können. Die hauptsächlich von einem Matrosen zu verlangenden Arbeiten, Segel festmachen und Steuern, hat Klinkenberg ausführen können. Langsames Arbeiten endlich weist noch nicht die Untauglichkeit für diese Arbeiten nach.

* * *

Nicht mit Unrecht wird in den Kreisen deutscher Kapitäne darüber geklagt, daß die Seemannsämter, gestützt auf § 114 der Seemannsordnung, den **Kapitän** für Vergehen von Schiffsoffizieren oder anderer Vorgesetzter haftbar machen und in **Geldstrafe** nehmen. Also für **Zuwiderhandlungen** gegen das Gesetz, die **nicht** er, sondern einer der Schiffsoffiziere etc. **begangen hat.** Berufen sich die Seemannsämter zur Rechtfertigung auf den Wortlaut des Gesetzes, das in jenem Paragraphen ausdrücklich von einer Bestrafung des Kapitäns spricht, dann ist zu entgegnen, daß die Vorschrift doch ohne jeden Zweifel voraussetzt, daß die in Frage kommende Gesetzesübertretung mit Wissen und Willen des Kapitäns, mit seinem Einverständnis geschehen ist. Liegt diese Voraussetzung nicht vor, dann wird durch eine Bestrafung des Kapitäns dem Geist des Gesetzes Zwang angetan. Wir sind sehr erfreut, in zwei Urteilen hamburgischer Schöffengerichte dieselbe Auffassung gefunden zu haben. Beide Male handelt es sich um eine ohne Vorwissen des Kapitäns begangene Übertretung des § 38, für die bekanntlich § 114 ad 6 Strafen vorsieht. In einem Falle klagte ein Heizer S., an einem Sonntag auf See Arbeiten in der Maschine verrichtet zu haben, zu deren Ausführung er nach § 38 Abs. 1 nicht verpflichtet war. Der angeschuldigte Kapitän wurde, da nicht er, sondern ohne sein Vorwissen der II. Maschinist den S. zu jenen Arbeiten herangezogen hatte, aus folgenden Gründen freigesprochen: »S. hat die ihm übertragenen Arbeiten willig verrichtet und keinerlei Veranlassung genommen, sich derzeit irgendwie zu beklagen. Er hat auch die Arbeiten als Überstunden bezahlt erhalten. Der Angeklagte kann unter diesen Umständen nicht für schuldig erachtet werden, denn wenn § 114 der Seemannsordnung in Nr. 6 statuiert, daß ein Kapitän bestraft wird, wenn er den Vorschriften des § 38 Seemannsordnung zuwider handelt, so setzt diese Vorschrift immer ein Verschulden des Kapitäns voraus. Das liegt hier aber nachweislich nicht vor. Es handelt sich um einen Dampfer von über 5000 t. Es ist daher auch an sich nicht anzunehmen, daß der Kapitän die fraglichen Arbeiten hätte verrichten sehen. Auch ist nicht abzusehen, warum S. wenn er sich wirklich beschwert fühlte, nicht seinerzeit sofort dem Angeklagten, als dem Kapitän Mitteilung gemacht hat.« In der anderen Sache war ein Kapitän wegen Übertretung des § 38 angeklagt, weil einem Steward A. an einem Sonntag die Reinigung eines Bullauges von dessen Vorgesetzten zugemutet worden war. Das Schöffengericht sagt hierzu: »Von der Anklage, am Sonntag, 6. September d. J. den an den Steward ergangenen Auftrag zur Reinigung eines Bullenauges, also zur Ausführung einer nicht dringenden Arbeit gebilligt zu haben, war der Angeklagte dagegen freizusprechen, da durch die glaubwürdige Aussage des Zeugen S. festgestellt ist, daß er selbst dem Steward A. den fraglichen Auftrag erteilt hat, und daß der Kapitän hiervon nichts wußte.« — Ob als Folge dieser beiden Urteile des Schöffengerichts oder aus anderen Gründen, mag auf sich beruhen bleiben, Tatsache ist, daß das hamburgische Seemannsamt, im Gegensatz zu seiner bisherigen Rechtsprechung, neuerdings zwei Kapitäne wegen Übertretung des § 38 freigesprochen hat. Selbstverständlich war in beiden Fällen das Vergehen ohne ihr Vorwissen begangen worden, denn anders wären sie zweifellos strafbar gewesen und auch verurteilt worden. — Auch in einer anderen sehr wichtigen Frage hat das hamburgische Seemannsamt — wir erwähnen es gleich an dieser Stelle — mit seiner bisherigen Praxis gebrochen. Es verlangt in Zukunft vom Kapitän, der einen Strafantrag wegen Disziplinarvergehen stellt, daß er den Tatbestand persönlich in das Journal einträgt; früher genügte bekanntlich die Unterschrift. Das hamburgische Seemannsamt hat demnach in dieser vielumstrittenen Frage den Standpunkt des Stettiner Seemannsamts angenommen, der sich, wie den Lesern aus früheren Bemerkungen erinnerlich sein wird,

mit der Auffassung deckt, wie sie das Reichsamt des Innern in der in Aussicht genommenen Tagebuchverordnung vertritt.

* * *

Das **Stralsunder Seeamt** hat im Gegensatz zu seinem Reichskommissar ein Urteil gefällt, das Verbreitung verdient. Gegen den Führer eines in der Kalmarbucht gestrandeten Schoners stellte der Reichskommissar den Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes, weil der Seeunfall durch einen Irrtum des Kapitäns in seiner Navigation verursacht worden war. Das Seeamt, das dieses Verfehlen nicht in Abrede stellt, hat aber dem Kapitän eine vertretbare Schuld an der Strandung nicht beigemessen, weil er 48 Stunden ohne Nachtruhe und warme Nahrung ausgehalten habe und dadurch seine Widerstandskraft und seine Leistungsfähigkeit herabgesetzt worden sei. Wir glauben, daß die seeamtliche Untersuchung vieler Seeunfälle zu einem ähnlichen Ergebnis, wie sie das Stralsunder Seeamt gezeitigt hat, kommen würde, wenn bei der Beurteilung der Handlungsweise des Kapitäns genügende Rücksicht auf den Grad seiner geistigen und physischen Widerstandsfähigkeit zur Zeit des Unfalls genommen würde.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

2) Einfluß der großen Haverei auf die Versicherung von Gütern und von imaginärem Gewinne. Eine Stuttgarter Firma hatte ihre sämtlichen überseeischen Versendungen und Bezüge mittels offener Polize unter Versicherung gebracht, wobei vereinbart war, »daß als Versicherungswert der Güter stets die Versicherungssumme gilt und daß daher letztere in vorkommenden Schadensfällen mit Abzug des etwa Ersparten der Regulierung zugrunde zu legen ist.« Zur Erläuterung der Polize hatte die Firma dem Versicherer in einem späteren Schreiben, ohne Widerspruch zu finden, erklärt: »Wie wir bereits mündlich mit ihnen besprochen, haben wir unsere sämtlichen Transporte in der Weise versichert, daß wir den Marktwert der Ware, resp. denjenigen Wert versichern, zu welchen wir jeweils die Ware teilweise verkauft, teils in der Lage sind, solche verkaufen zu können.«

Ein unter die Polize fallender Baumwolltransport von 403 Ballen, der über Galveston, New-York und Hamburg gehen sollte, wurde auf dem Dampfer zwischen Galveston und New-York infolge Löschung eines Feuers durch Wasser beschädigt. Die Baumwolle wurde in New-York für Rechnung des Schiffes öffentlich versteigert und daselbst eine Havarei-große-Dispache aufgemacht über die Verteilung der Schäden auf Ladung, Schiff und Fracht. Während nun die Versicherungssumme der Baumwolle auf 25 800 ℳ festgesetzt war, wurde in New-York deren in Havariegroße zu vergütender Wert blos auf 18 878 ℳ und der zu den gemeinsamen Schäden zu leistende Beitrag auf 2664 ℳ bestimmt. Der Überschuß von 16 214 ℳ wurde der Stuttgarter Firma vergütet.

Der Versicherer vertrat den Standpunkt, daß er außer dem Beitrage zur großen Haverei von 2664 ℳ nichts zu zahlen habe. Die Stuttgarter Firma dagegen war der Meinung, daß ihr die volle Versicherungssumme von 25 800 ℳ abzüglich nur der ersparten Fracht (3015 ℳ) und des von New-York eingegangenen Betrages (16 214 ℳ) erstattet werden müsse.

Der Prozeß ist vom Reichsgerichte zwar nicht allen Umfangs, aber doch im wesentlichen zugunsten des Versicherers entschieden worden.

Maßgebend ist zunächst HGB. § 835. Nach dieser Bestimmung richten sich die Verpflichtungen des Versicherers in Ansehung der Beiträge zur großen Haverei nach der am gehörigen Orte aufgemachten Dispache. Insbesondere ist der Versicherte, der einen zur großen Haverei gehörenden Schaden erlitten hat, nicht berechtigt, vom Versicherer mehr als den Betrag zu fordern, wozu der Schaden in der Dispache berechnet ist, während andererseits der Versicherer für diesen ganzen Betrag haftet, ohne daß namentlich der Versicherungswert maßgebend ist. Das gilt auch für taxierte Polizen (§ 793), wie hier eine vorliegt.

In Betracht aber kommt, daß der imaginäre Gewinn als mitversichert gelten muß. Die Regel des § 801 Abs. 1 kann nicht in Betracht kommen, da das oben erwähnte Schreiben als Teil des Vertrages gelten muß. Aus diesem Schreiben aber ergibt sich, daß die Parteien in Abweichung von § 799 nicht den bloßen Abladewert der Güter der Versicherung zugrunde gelegt haben, sondern den Abladewert zuzüglich der Fracht und des zu erwartenden Gewinnes. Nach § 801 Abs. 2 ist der imaginäre Gewinn auf 10 % der Taxe zu bestimmen (nach zuvorigem Abzuge der Fracht). Diese 10 % hat der Versicherer — außer und neben dem Beitrage zur großen Haverei — voll zu vergüten. Denn in Ansehung des imaginären Gewinnes liegt nach § 856 ein Totalverlust vor, da die Güter den Bestimmungsort nicht erreicht haben. Der oben erwähnte § 835 aber bezieht sich, wie eine Vergleichung mit § 860 ergibt, nur auf die Versicherung der Güter selbst, nicht auf die Versicherung des davon erwarteten Gewinnes.

Urteil des I. Zivil-Senats vom 12. Dezember i. S. Rh.-Westf. Lloyd :/: Wolf & Söhne. Rep. I 266/03.

• • •

3) Unterlassen der Signalisierung eines Ausweichmanövers. Verdeckung eines Schiffes durch ein anderes.

Am 16. Oktober 1901 morgens 5 Uhr in gut feuersichtiger Nacht fuhr der Dampfer „Kondor" bei Flut elbaufwärts. Im Bereiche des Kollmarer Leuchtfeuers kreuzten vor ihm bei flauem OSO-Winde mehrere Ewer ebenfalls elbaufwärts. Der Ewer F. und der Ewer K. lagen dicht neben einander und zwar, als sich der Dampfer näherte, über Steuerbordhalsen auf dem Gange vom linken zum rechten Ufer. An der Grenze beim rechten Ufer wendete zuerst F. und gleich darauf K. und beide segelten dann wieder neben einander über Backbordhalsen nach dem linken Ufer hinüber. F. fuhr den Schlag indes nicht aus, sondern trennte sich in der Mitte des Fahrwassers von seinem Nachbar, indem er wieder nach dem rechten Ufer hinüberwendete, weil er in die Krückau einlaufen wollte. F. hatte kaum gewendet und war noch mit dem Überholen beschäftigt, als der „Kondor" hinter dem Heck des Ewer K. herkam. Da der Ewer F. durch den Ewer K. für den „Kondor" verdeckt war, hatte dieser nur je ein Licht gesehen, zunächst, als beide Ewer über Steuerbordhalsen lagen, das rote, und beim zweiten Schlage das grüne des Ewers K. Diesem grünen Lichte war der „Kondor" bei der Annäherung mit Steuerbordruder aus dem Wege gegangen, um hinter dem Heck des Ewers zu passieren. Sobald er nun das rote Licht des Ewers F. plötzlich in großer Nähe auftauchen sah, legte er das Ruder so hart nach Steuerbord als möglich, stellte die Maschine auf Stopp und Rückwärts und rief F. zu, gegen den Wind aufzuluven. Indes waren sich die Schiffe schon so nahe gekommen, daß der Zusammenstoß unmittelbar darauf erfolgte.

Unter den Vorwürfen, die seitens des F. gegen die Navigierung des „Kondor" erhoben wurden, zählte auch der, daß das Ausweichmanöver entgegen Art. 28 der Kaiserl. Verordnung nicht mit der Dampfpfeife signalisiert worden sei. Der „Kondor" behauptete freilich signalisiert zu haben. Die angebotenen Beweise wurden aber vom hanseatischen Oberlandesgerichte nicht erhoben, vielmehr ausgesprochen, daß die Schadensklage des F. auch dann unbegründet sei, wenn der „Kondor" seine Kursänderung nicht angezeigt haben sollte. Dabei unterschied das Oberlandesgericht zwei Momente: 1) den Zeitpunkt, wo der „Kondor" Steuerbordruder gab, um hinter dem Heck des Ewers K. herumzugehen, und 2) den Zeitpunkt, wo er Hart-Steuerbordruder gab, um dem plötzlich auftauchenden roten Lichte des Ewers F. auszuweichen. Daß das Unterlassen eines Signals im zweiten Zeitpunkte weder als kausal für den Unfall, noch wegen der dichten Annäherung der Schiffe als schuldhaft angesehen werden könne, wurde beim Reichsgerichte nicht beanstandet. Bezüglich des ersten Zeitpunktes aber führte die Beschwerde des Revisionsklägers zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung der Sache ans Oberlandesgericht. Dieses hatte ausgeführt, daß das Signal der Kursänderung sowohl nach der positiven Vorschrift des Art. 28, wie auch nach der allgemeinen Regel nautischer Vorsicht stets nur geboten sei im Verhältnisse von Fahrzeugen, die einander ansichtig seien. Der „Kondor" aber habe den Ewer F. nicht gesehen und auch nicht sehen können. F. könne ihm daher aus der Versäumung des Signals keinen Vorwurf machen. Demgegenüber sagt das Reichsgericht folgendes:

Richtig ist, daß sich die Vorschrift des Art. 28 nur auf Schiffe bezieht, die einander ansichtig sind, und daß auch von einer Pflicht zur Beobachtung nautischer Vorsichtsmaßregeln im Sinne des Art. 29 nicht die Rede sein kann gegenüber einem nicht wahrnehmbaren Gegenschiffe. Auch im allgemeinen wird es als zutreffend zu erachten sein, daß das beschädigte Schiff dem schädigenden nur solche Handlungen als Verschulden vorwerfen kann, die gerade mit Rücksicht auf das geschädigte Schiff und auf eine Vermeidung des Zusammenstoßens mit diesem geboten waren. Indes darf dieser Satz nicht mit formalistischer Strenge durchgeführt werden, sondern nur insoweit als er dem allgemeinen Grundsatze von der juristischen oder sog. adäquaten Kausalität entspricht. Wenn ein bestimmtes Verhalten einer Person nach den allgemeinen Lebenserfahrungen geeignet erscheint, den schädigenden Erfolg herbeizuführen, so wird eine Handlung, von der feststeht, daß der schädigende Erfolg ohne sie nicht eingetreten sein würde, im Rechtssinne als kausal für diesen Erfolg angesehen. Und nur weil das bezüglich zweier Schiffe, die einander nicht ansichtig sind, meist nicht zutreffen wird, ist jener vorhin erwähnte Satz richtig.

Hier liegt aber der eigenartige Fall vor, daß der „Kondor" zwar nur ein Licht sehen konnte, daß aber tatsächlich zwei Schiffe, die neben einander denselben Kurs steuerten, vorhanden waren. Gegenüber dem Schiffe, das er sah, also gegenüber dem Ewer K., war der „Kondor", wie nicht zweifelhaft sein kann, nach Art. 20 zum Ausweichen und nach Art. 28 zur Abgabe des entsprechenden Schallsignals verpflichtet. Daß sich der Zusammenstoß mit dem anfangs verdeckten Schiffe F. nicht ereignet haben würde ohne die Verabsäumung dieser zweiten Maßregel, scheint das Oberlandesgericht selbst zu unterstellen, es scheint m. a. W. anzunehmen, daß die verhängnisvolle Wendung, die F. mitten auf

dem Strom ausführte, unterblieben wäre, wenn der „Kondor" seinen Backbord-Kurs signalisiert hätte. Ob aber diese Unterlassung als im rechtlichen Sinne kausal angesehen werden kann, hängt nach dem vorhin Bemerkten davon ab, ob die Tatsache, daß zwei Ewer in verdeckender Weise neben einander kreuzen, als ein ungewöhnliches Ereignis anzusehen ist, mit dem auch ein vorsichtiger und verständiger Dampferführer nicht zu rechnen hat, oder ob dies nach den Erfahrungen der Schiffahrt als ein häufigeres Vorkommnis erscheint. Dabei wird selbstredend auf die Örtlichkeit und die sonstigen Verhältnisse des vorliegenden Falles die gebührende Rücksicht zu nehmen und insbesondere zu beachten sein, daß der „Kondor" jedenfalls eine größere Zahl aufkreuzender Ewer vor sich sah.

Urteil des I. Zivilsenats vom 19. Dezember in Sachen Fock contra Pott. Rep. I. 333/03.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Bergung des Flensburger Dampfers „Elsa" durch den engl. Dampfer „Birkdale". Bei südwestlichem Wind auf 46° 36 N und 7° 55 W (Biscayscher Meerbusen) trieb „Elsa" mit gebrochenem Schraubenschaft, als am 3. September 3 h p. m. „Birkdale" in Sicht kam und sich auf voraufgegangenes Signal bereit erklärte, „Elsa" nach Falmouth zu schleppen. Die Bergung fand keine Unterbrechung, schon am 5. September, nach 38 stündiger Schleppfahrt, in der 260 Sm zurückgelegt waren, konnte „Birkdale" seine Reise nach Odessa fortsetzen. Im Gegensatz zur beklagten „Elsa", die geltend machte, daß die Bergung wegen der günstigen Witterungsverhältnisse für den Berger gefahrlos gewesen sei, für sie aber wegen des verkehrsreichen Fahrwassers, in dem sie trieb, keine Rettung aus besonderer Gefahr darstelle, sah das Gericht (19. Januar) in der Schlepptätigkeit einen für „Elsa" sehr wertvollen Dienst, der mit 800 £ Bergelohn vergütet wurde. Dem Reeder wurden 600, dem Kapitän 70 und der Mannschaft, nach Maßgabe der Heuern 130 £ zugesprochen.

* * *

Kollision Fischdampfer „Conqueror" mit Dampfer „Eden". Ungefähr 10 bis 12 Sm Süd von Flamborough Head nahm in dickem Nebel „Conqueror", der mißw. S$^1/_2$W steuerte, den nach seiner Charakteristik unbestimmbaren Ton eines Schallsignals in etwa 1 Strich voraus an Backbord gewahr, er wartete ein zweites Signal ab und stoppte seine Maschine, als er den Ton der Pfeife eines Dampfers ausgemacht hatte. Nachdem der Fischer außer Fahrt war, gab er die vorschriftsmäßigen zwei Töne, die zweimal wiederholt waren, als der Umriß des „Eden" in etwa 100 Yards Entfernung etwa einen Strich an Steuerbord gesichtet wurde, ohne daß vorher ein weiteres Schallsignal des Gegenseglers, der NzW $^1/_2$ W steuerte, wahrgenommen worden war. Bei der Kollision traf „Eden" mit seinem Steven den Steuerbord-Bug — etwa drei Fuß vom Steven — des Fischdampfers und brachte ihm, da der Stoß mit großer Gewalt geführt worden war, erheblichen Schaden bei. — Die Aussage der „Eden"-Besatzung, daß nach dem ersten wahrgenommenen Signal vom Fischer die Maschine gestoppt sei und die übrigen Fischersignale vorschriftsmäßig beantwortet seien, finden auf Grund der Beweisaufnahme beim Gericht keinen Glauben. Trotzdem wird „Eden" nicht allein, weil er unterließ, seine Fahrt rechtzeitig zu mäßigen und Nebelsignale zu machen, für verantwortlich gehalten, sondern weil er, wie sein Führer aussagte, nach dem Hören des ersten Fischersignals das Ruder etwas Rechts legte und damit gegen den Art. 28 verstieß, der bekanntlich die Abgabe von Rudersignalen nur gegenüber einander ansichtigen Schiffen gestattet. Aber auch das Verhalten von „Conqueror" war nicht schuldfrei. Das Gericht (21. Januar) hielt ihn mitschuldig, weil er nach dem Hören des ersten Signals vom Gegensegler, trotzdem er nicht zu unterscheiden vermochte, ob es von einem Horn oder von einer Dampfpfeife herstamme, unterlassen hatte, die Maschine sofort zu stoppen, also den Bestimmungen des Art. 16 Abs. 2 Rechnung zu tragen. Das Signal wurde ein Strich an Backbord voraus (also anscheinend vorderlicher als quer ab) gehört, die Umstände gestatteten die Maschine zu stoppen, die Gefahr einer Kollision war, wenn auch nicht drohend so doch wegen der Richtung, aus der das Signal des Schiffes kam, vorhanden. Die Maschine hätte also unter allen Umständen sofort nach Wahrnahme des ersten Signals gestoppt werden müssen. Daß diese Vorsichtsmaßregel nicht beobachtet wurde, gereicht dem „Conqueror" zum Vorwurf. — Bei der Bedeutung der Rechtsprechung des englischen Admiralitätsgerichts sollen die Worte des Richters, die er über die Wichtigkeit der Vorschriften des Art. 16 aussprach, unverkürzt wiedergegeben werden. Herr Barnes sagte:

I think, that this rule ought to be supported as highly as possible. It is a very important rule, it is one which tends largely to the production of safety; and although it does to a certain extent check vessels getting on their way, it is essential in fog that it should be strictly administered, to my mind.

Die russische Polarexpedition.

Von M. Lewski.

Unter der Führung des Baron Toll brach am 8. Juni 1900 die russische Polarexpedition von Petersburg mit dem Dampfer »Sarja« (Morgenröte) auf, die nunmehr nach mehr als drei Jahren ihre für die geographische Wissenschaft sowohl, als auch für die Ozeankunde so sehr wichtige Fahrt beendet hat. Allerdings ist diese Expedition insofern noch nicht als abgeschlossen zu betrachten, als der Führer derselben, Baron Toll, im äußersten Norden des nördlichen Eismeeres geblieben ist, dessen glückliche Rückkehr noch abgewartet werden muß. Es sind aber die weitesten Maßnahmen getroffen worden, um die Rückkehr des Baron Toll zu ermöglichen und zu erleichtern, so daß die Gefahr des Verschollens für den Baron Toll sowie alle diejenigen, die seiner an den verschiedenen Punkten der neusibirischen Inseln harren, so gut wie ausgeschlossen ist.

Der Dampfer »Sarja« hat seine Polarexpeditionen in drei Navigationen, die von einer elfmonatlichen Winterzeit getrennt waren, vollzogen. Im Sommer 1900 umbog der Dampfer Norwegen, drang durch das dichte Eis des Karischen Meeres und erreichte die Taimirsche Meerenge. Hier war das Meer mit kompaktem Eis bedeckt, so daß die Expedition daselbst überwintern mußte. Während der Fahrt längs des Meeresstrandes hat es sich herausgestellt, daß der Meeresstrand von dem Fluß Pjaßiga bis zur Taimir-Meeresenge einen ganz anderen Charakter trägt, als wie er auf den üblichen geographischen Karten dargestellt wird. Er stellt nicht eine gerade Linie dar, sondern ist von zahllosen Buchten, Vertiefungen durchschnitten und hat zahlreiche Insel aufzuweisen. Der erste Winter der Expedition war überaus streng. Die mittlere Temperatur für Novbr. war —21° C. für Dezbr. —30°. Im Januar und Februar war bereits ein Temperaturminimum von —50° C. zu verzeichnen. Am 10. Juli begann das Eis aufzutauen, am 12. August brach das Eis und die Yacht befand sich auf offenem Meere. Die »Sarja« hatte somit die zweite Fahrt begonnen, welche unter äußerst günstigen Wetterbedingungen 30 Tage dauerte. Die »Sarja« erreichte im beinahe eisfreien Meere das Kap Tscheluski und umbog es. Hier nahm die Yacht den Weg nach dem Nordosten und erreichte nördlich der Neusibirischen Inseln $77\frac{1}{2}$° n. Br. Vergebens wurde hier das Sannikow-Land gesucht, so daß die »Sarja« den Weg nach der äußersten Benett-Insel einschlug. Der Dampfer näherte sich aber der Insel nur in einer Entfernung von 10 Meilen, weiter konnte er wegen des kompakten Eises nicht vordringen. Da nun die finstere und kalte Jahreszeit herannahte, so zog sich die »Sarja« nach der Insel Kotelny zurück, um daselbst zu überwintern. Von hier begab sich im Mai 1902 Baron Toll in Gemeinschaft mit dem Astronom Seberg und zwei Jakuten in der Richtung nach der Insel Bennett. Den Weg auf dem Eis sollten sie mit Hunden zurücklegen, während für die Schluchten und Eisritzen entsprechende Boote bestimmt waren. Die »Sarja« selbst, die am 1. Juli 1902 von den Winterfesseln befreit wurde, nahm ihren Weg nordwärts. Die äußeren Verhältnisse waren aber sehr ungünstig. Die Yacht wurde immer wieder von den Eisblöcken nach Süden getragen. Da sich nun auch ein Mangel an Kohle eingestellt hatte, so nahm die Yacht den Weg nach der Lena-Mündung, wo sie bei der Bucht Tiksi landete und die Polarexpedition damit beschlossen hat.

Baron Toll mit seinen Leuten erreichte mittlerweile am 27. Juni 1902 das Kap Wissoky, das äußerste Ende der Insel Neu-Sibirien, von wo er sich Anfang Juli nach der Insel Bennett begeben hat. Wegen der ungünstigen nordwestlichen Winde hielt er sich aber den Sommer über am Strande Neu-Sibiriens auf. Ob nun Baron Toll die Insel Bennett wirklich erreicht hat, ist unbekannt. Wo er aber auch sein mag, ist er außerhalb jeglicher Gefahr. Der Aufenthalt in jenen Gegenden ist im Sommer und Winter möglich, während es ihm an Lebensvorräten nicht fehlen dürfte, zumal da die Jagd nach wilden Hirschen die Reisenden in jenen Gebieten reichlich zu ernähren vermag. Die Expedition hat aber auch nach der Insel Kotelny und Faddejews Leute mit Hundeschlitten und Vorräten ausgeschickt, um Baron Toll dort eventuell in Empfang zu nehmen. Diese kühnen Polarforscher haben auch ihrerseits Versuche gemacht, die Insel Bennett von den nächsten Inseln zu erreichen; allein all diese Versuche sind bis jetzt gescheitert. Sollte nun Baron Toll wirklich in Bennett sein, so sind die Maßnahmen getroffen worden, damit er auf einer der nächsten Inseln von seinen Freunden in Empfang genommen werde. Da nun der Verkehr zwischen den Inseln und dem Festland auf den Hundeschlitten erst im November gefahrlos ist, so kann von den verschiedenen Partien der Expedition auf den Inseln nach der üblichen Berechnung erst im Januar 1904 eine Nachricht nach Jakutsk, dem nächsten Kulturpunkt, gelangen. Hat wirklich Baron Toll die Insel Bennett erreicht, so hat er ein Land betreten, das bis auf ihn kein Menschenauge je gesehen hat.

* * *

Da nun auf diese Nachricht im Laufe des Januar vergeblich gewartet worden ist, mag das Urteil des Vizepräsidenten der russischen geographischen Gesellschaft, des bekannten Gelehrten Ssemenow, über das Schicksal des Barons Toll hier erwähnt werden:

»Bis vor kurzem glaubte man«, sagte Ssemenow, »daß Baron Toll sich noch auf Bennet-Land aufhalte. Aber Leutnant Koltschak hat ihn dort nicht finden können und es unterliegt jetzt keinem Zweifel mehr, daß er die Insel verlassen hat. Koltschak hat sechs Tage auf der Insel zugebracht und die auf dem Lagerplatz Tolls zurückgelassenen Dokumente gefunden; über ihren Inhalt ist vorläufig noch nichts näheres bekannt. Ob Koltschak ein Tagebuch Tolls mit genauen Angaben gefunden hat, können wir noch nicht wissen. Sicher ist aber, daß er ein Schriftstück Tolls in Händen hatte, laut welchem letzterer im Begriff war, von Bennett-Land nach Süden, d. h. nach den Neusibirischen Inseln, aufzubrechen. Auf Grund dieser Mitteilung kann man mit Bestimmtheit annehmen, daß Toll den Weg nach den Neusibirischen Inseln eingeschlagen hat. Darüber, ob Toll sich auf diesen Inseln vielleicht noch aufhalten kann, läßt sich kaum noch streiten. Leutnant Koltschak hat die ganze Nordküste der Inseln zu Fuß abgesucht und keine Spur des Vermißten gefunden. Hieraus wäre zu schließen, daß Baron Toll auf der Strecke von Bennet-Land nach den Neusibirischen Inseln verunglückt ist.«

Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung.

Welche Bedeutung den hier wiederholt besprochenen Ausführungsbestimmungen der Seemannsordnung in Reederkreisen beigemessen wird, geht aus den Äußerungen der Bremer, Flensburger und Kieler Handelskammer hervor.

Bremen:

Die einschneidende Bedeutung der seit dem 1. April geltenden neuen Seemannsordnung für die deutsche Schiffahrt zeigt sich in den Schwierigkeiten, die ihrer vollständigen Durchführung entgegenstehen. Namentlich ist es noch nicht gelungen, die vom Bundesrat zu erlassenden Ausführungsbestimmungen über die Größe und Einrichtung der Logis-, Wasch- und Baderäume usw., die Untersuchung von Schiffsleuten auf ihre Tauglichkeit zum Schiffsdienste und über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten in befriedigender Weise zu stande zu bringen. Bei aller Würdigung der in den Entwürfen dieser Vorschriften bewiesenen Fürsorge für die Seeleute müssen wir doch davor warnen, den Reedereien, die schon durch mannigfache soziale Verpflichtungen stärker als ihre ausländischen Konkurrenten belastet sind, und namentlich den vielfach fast an der Grenze ihrer Wettbewerbsfähigkeit angelangten mittleren und kleinen Reedereien den Kampf um ihr Dasein noch erheblich weiter zu erschweren. Die Seeschiffahrt ist mehr als andere Erwerbszweige international; abgesehen von dem Monopol der Küstenschiffahrt einiger Länder können die Schiffe jeder Nation auf allen Meeren der Erde Beschäftigung finden; in dem scharfen Wettbewerb, der überall besteht, bedarf es für die deutsche Schiffahrt der Anspannung aller Kräfte, aber auch der Beschränkung der an sie zu stellenden gesetzlichen Anforderungen auf das notwendige. In dieser Beziehung gehen die erwähnten Entwürfe der sog. gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung über das Ziel hinaus, indem sie neben einer Reihe von Vorschriften, denen wir gerne zugestimmt haben, z. B. der Bemessung eines bestimmten Mindestluftraumes in den Logisräumen für jeden darin untergebrachten Schiffsmann, die Verschiedenheit der Verhältnisse auf Schiffen aller Ort und Größe nicht genügend berücksichtigen und außerdem teils überflüssige, meist nur mit großen Kosten und Umständen auszuführende Vorschriften enthalten, wie insbesondere über die Zahl und Art der Wasch- und Brauseeinrichtungen, die Einrichtung von Warmwasserbrausen usw., teils Bestimmungen treffen, die sogar bei den Seeleuten selbst Widerspruch finden, z. B. hinsichtlich der Lieferung der Matratzen durch den Reeder, entgegen der Gewohnheit der Schiffsleute, diese als ihr Eigentum überall mit sich zu führen. Es ist aber erfreulich, daß die an der Bearbeitung der Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung beteiligten Reichsbehörden wenigstens jede Gelegenheit benutzt haben um sich in Beratungen mit Sachverständigen über die praktischen Verhältnisse zu unterrichten, und wir haben hiernach die Hoffnung, daß auch die noch ausstehenden Bestimmungen zweckmäßig gestaltet werden.

Gegen die bereits erlassenen Ausführungsvorschriften, die uns sämtlich im Entwurf zur Begutachtung vorlagen, hatten wir wesentliche Bedenken nicht zu erheben. Mehrere Abänderungsvorschläge, die wir zu dem wichtigsten der Entwürfe, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, gemacht haben, sind berücksichtigt worden. Diese auf § 4 der Seemannsordnung beruhenden Bestimmungen regeln zum erstenmale auch die Zahl der Schiffsoffiziere, mit der in den verschiedenen Fahrtgebieten Kauffahrteischiffe zu besetzen sind, während bisher nur auf grund der Gewerbeordnung der Nachweis ihrer Befähigung verlangt werden konnte. Die seit einigen Jahren schwebenden Vorbereitungen einer Revision der Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute sind noch nicht abgeschlossen. Wir hoffen, daß jedenfalls die bewährte Vorschrift, wonach von der vor der Zulassung zum Steuermannsexamen verlangten 24 monatigen Fahrzeit als Vollmatrose mindestens 12 Monate auf einem Segelschiff zugebracht sein müssen, aufrecht erhalten bleibt und neuerdings von Danzig, Königsberg und Memel ausgehende Anträge auf Beseitigung dieser Vorschrift, wegen eines angeblichen, übrigens von anderer Seite an der Ostsee selbst bestrittenen, andauernden Mangels an tüchtigen Steuerleuten in den Häfen der Ostsee, keine Berücksichtigung finden.

Durch die neue Seemannsordnung ist den Reedern und Kapitänen neben ihrer im Handelsgesetzbuch festgestellten zivilrechtlichen Haftung für die gehörige Bemannung ihrer Schiffe auch eine strafrechtliche Verantwortlichkeit für die Befolgung der Vorschriften über die Besetzung der Schiffe mit Schiffsoffizieren auferlegt worden, und zwar den Reedern im Falle vorsätzlicher Verletzung dieser Vorschriften, den Kapitänen unbeschränkt, aber selbstverständlich nur soweit es die Umstände gestatten, was von den Ausführungsbestimmungen ausdrücklich anerkannt ist. Wir sind hiernach dafür eingetreten, daß die bisher den Kapitänen obliegende, oft sehr lästige und zeitraubende Verpflichtung, in ausländischen Häfen im Notfalle zur Annahme nicht vorschriftsmäßig geprüfter Steuerleute und Maschinisten die Erlaubnis des deutschen Konsuls einzuholen, fortan wegfalle und es dem Kapitän überlassen bleibe, unter Berücksichtigung seiner verschärften Verantwortlichkeit die Reise nötigenfalls mit einem nicht vorschriftsmäßig geprüften Schiffsoffizier oder selbst ohne Ersatzmann fortzusetzen.

Die Besetzung der Hochseefischereifahrzeuge mit Schiffsoffizieren soll noch durch besondere Bestimmungen geregelt werden, die namentlich wegen der Zahl und Art der Maschinisten auf Hochseefischereidampfern Schwierigkeiten bieten. Wir haben in gutachtlichen Äußerungen zu dieser Angelegenheit Anlaß genommen, die Einrichtungen von Fischerei-Schulen an der Unterweser zur Ausbildung und Prüfung der Führer von Fischereifahrzeugen zu befürworten.

Flensburg:

Um nicht zu große Lasten für die Reedereien zu verursachen, müßte es genügen, wenn ein gemeinschaftliches ärztliches Attest für die gesamte anzumusternde Mannschaft ausgestellt wird (nicht für jeden einzelnen Schiffsmann). Wir halten es für durchaus überflüssig, daß entweder der Kapitän oder ein Vertreter der Reederei bei der Untersuchung zugegen ist, da diese von einem Arzte vorgenommen und das Attest von ihm ausgestellt wird. Kapitän und Vertreter des Reeders sind gerade während der Zeit der Anmusterung mit der Expedition des Schiffes genügend anderweitig und vollauf in Anspruch genommen.

Es liegt selbstfolglich im Interesse der Reederei, daß sie gesundes und arbeitsfähiges Personal für den Heizer- und Kohlenzieherdienst sich zu verschaffen sucht, indessen ist das Angebot dieser Kräfte ohnehin nicht so reichlich, daß die Grenze so scharf gezogen werden kann, wie es in der Bestimmung durch den Ausdruck »besonders« arbeitskräftige Personen der Fall ist. Der Ausdruck besonders ist nicht zu empfehlen, vielmehr müßten arbeitsfähige Leute unter allen Umständen genügen.

Was die *Anschaffung von Matratzen und Keilkissen* durch das Schiff anbelangt, so fällt diese Verordnung ganz besonders unter das vorher Gesagte in Bezug auf die wesentliche Mehrbelastung der Reederei, und außerdem würde die Bestimmung u. E. den angestrebten Zweck keineswegs erfüllen und würde durchaus nicht seemännisch sein. Während der Schiffsmann bisher nach altem Brauch sein eigenes Kojenzeug mit sich führte und daher selbst das größte Interesse daran hatte, sein Eigentum in gutem Zustande zu erhalten, würde er mit dem Eigentum des Reeders in gleichgültiger und nachlässiger Weise verfahren und sich aus einem Verderb dieser Sachen nichts machen. Hierunter würde einerseits der Ordnungssinn der Seeleute bedenklich leiden, andererseits aber für den Reeder die notwendige Folge entstehen, daß bei jeder Neumusterung neues Kojenzeug anzuschaffen wäre. Kein ordentlicher Seemann würde sich außerdem dazu verstehen, sich auf Kojenzeug zu legen, welches vor ihm von wer weiß wem benutzt worden ist, und die Bestimmung würde zu vielen Unzuträglichkeiten

führen. Die Bestimmung würde vom Seemann als ein schwerer Eingriff in den alten Seemannsbrauch angesehen werden. Nach unsern Erfahrungen ist durch das Kojenzeug der Seeleute eine Verschleppung ansteckender Krankheiten von Bord an Land und umgekehrt auf hiesigen Schiffen niemals vorgekommen und außerdem würde jeder Seemann im Falle einer Infektion selbst das größte Interesse daran haben, sein eigenes Kojenzeug desinfiziert zu bekommen. Liegt aber Übertragungsgefahr vor, kann dieselbe genau so gut durch die Kleider und Kleidersäcke der Leute wie durch deren Kojenzeug zum Austrag kommen. Wir bitten deshalb dringend, diese Bestimmung abzusetzen und es beim alten Seemannsbrauch zu belassen.

Die Anordnung, daß die Reinigung der Logisräume *täglich vom Kapitän kontrolliert* werden soll, ist mit den vielen Anordnungen für den Kapitän dazu angetan, diesen zum Leichtsinn zu verführen, da er alle ihm im Laufe der Zeit aufgebürdeten Vorschriften unmöglich gewissenhaft auszuführen vermag und daher leicht verleitet wird, sehr oberflächlich in ihrer Ausübung zu werden.

Die Anordnung, daß der Mannschaft auf großer Fahrt mindestens zweimal wöchentlich Süßwasser in ausreichender Menge für die körperliche Reinigung zur Verfügung zu stellen ist, muß auf Frachtdampfern zu großen Unzuträglichkeiten führen. Einerseits ist der Begriff »ausreichende Menge« sehr dehnbar (z. B. Vollbad von Süßwasser), andrerseits ist Süßwasser in den meisten europäischen Häfen schon, vielmehr aber noch in den Tropen, ein sehr teures Objekt, und sind die Frachtdampfer nicht darauf eingerichtet, größere Mengen Waschwasser für diesen Zweck mit sich zu führen. Zum Waschen des Gesichts wird der Mannschaft durchgehends das genügende Süßwasser zuerteilt, und möge man es dabei bewenden lassen.

Kiel.

Auf Veranlassung des Herrn Regierungs-Präsidenten haben wir uns über den Entwurf gesundheitlicher Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung, welche vom Reichs-Gesundheitsamt ausgearbeitet sind, gutachtlich geäußert und dabei nachstehendes hervorgehoben: Im allgemeinen kann man wohl den Bestimmungen über die Untersuchung der Seeleute auf körperliche Beschaffenheit, Farbenblindheit und Sehschärfe zustimmen, unter der Bedingung, daß die See-Berufsgenossenschaft die Kosten derselben übernimmt, jedoch sind hierfür besonders praktische Bestimmungen erforderlich, u. a. daß die körperliche Untersuchung nicht bei jeder Anmusterung notwendig ist. Die in dem Entwurf enthaltenen Bestimmungen über die Herstellung der Wasch- und Baderäume, Brausen, Aborte usw. geben in verschiedener Richtung zu Bedenken Anlaß, da dieselben auf den kleinen Schiffen häufig nicht durchzuführen sind und jedenfalls vielfach erhebliche Kosten verursachen werden. Im allgemeinen ist von den im Entwurf enthaltenen Bestimmungen zu sagen, daß sie vielfach über das erforderliche Maß der Fürsorge in gesundheitlicher Beziehung hinausgehen und daß durch dieselben namentlich der kleineren Reederei neue Lasten auferlegt werden, welche sie bisher nicht zu tragen hatte. Von dem Deutschen Nautischen Verein sind Verhandlungen angebahnt zur Milderung der Härten dieser Vorschriften.

Dem auf Grund seeamtlicher Verhandlungen von verschiedenen Seiten empfohlenen Vorschlage, daß auf Seeschiffen bei Ablösung der wachthabenden Schiffsoffiziere eine förmliche Übergabe der Wache stattzufinden habe, sind wir beigetreten. Bei den vorjährigen Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins wurde es indessen abgelehnt, den Erlaß einer solchen Vorschrift durch die See-Berufsgenossenschaft zu empfehlen.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Emden.

Unfall der Tjalk »Dina« zwischen Oldersum und Gandersum im Fahrwasser der Ems. Die von Wismar nach Leer bestimmte Tjalk stieß auf der Reise von Emden emsaufwärts zwischen Oldersum und Gandersum plötzlich mitten im Fahrwasser auf Grund und trug am Bug ein etwa 40 cm breites und 60 cm langes Loch davon, das nur durch Aufstoßen auf einen harten Gegenstand entstanden sein kann. Durch die vom Seeamt vorgenommene Untersuchung ist festgestellt worden, daß die Tjalk »Dina« auf eine Sankbank von erheblicher Ausdehnung gestoßen sein muß, die bis vor kurzem ohne jegliche Betonnung gewesen ist. Da diese aus hartem Sand bestehende Bank mitten im Flußbette der Ems liegt, ist sie für die kreuzenden Fahrzeuge sehr gefährlich. Die Sandbank soll durch das Wrack ein vor etwa sieben Jahren dort gesunkenes Fahrzeug, dessen Rippen bis vor kurzem bei Niedrigwasser noch sichtbar gewesen sein sollen, gebildet haben. Der Reichskommissar führte aus, daß die »Dina« durch Auffahren auf einen festen Gegenstand, wahrscheinlich auf ein Wrackstück, leck geworden sei, daß ferner durch die vorgenommenen Winkelmessungen und Lotungen festgestellt sei, daß die Sandbank mitten im Fahrwasser liege. Das Seeamt gab folgenden Spruch ab: »Die Tjalk »Dina« aus Westrhanderschn ist am 25. November v. J. im Fahrwasser *auf der Ems zwischen den roten Tonnen F und Q* auf einen harten Gegenstand aufgestoßen, schwer leck geworden und voll Wasser gelaufen. Das mit Mehl beladene Schiff ist mit Hilfe von Fischern und deren Fahrzeugen in den Hafen von Oldersum als Nothafen eingebracht. *Die Ursache des Unfalls ist auf ungenügende Betonnung des Fahrwassers zurückzuführen.*

Vermischtes.

Die Lichterführung der Motorfahrzeuge. Um allen Zweifeln zu begegnen, welche Lichter die mit Motor und Hilfsschraube versehenen Fahrzeuge und Boote der See- und Küstenfischerei führen müssen, hat der Deutsche Seefischerei-Verein, wie er im Januarheft seiner Mitteilungen bekannt gibt, höheren Orts angefragt. Drauf ist ihm die Bescheidung zugegangen, daß Motorfahrzeuge und Motorboote die Lichter der Dampfer und der Dampfboote zu führen haben:

a) wenn sie ohne ausgebrachte Fanggeräte den Motor allein oder Motor und Segel zur Fortbewegung gebrauchen;
b) wenn sie mit dem Grundschleppnetz fangen und dabei den Motor allein oder Motor und Segel zur Fortbewegung gebrauchen.

Dabei sei es ganz gleichgiltig, wie schwach der Motor ist. Selbst die Unmöglichkeit, die Schraube rückwärts arbeiten zu lassen, befreie nicht von der Verpflichtung, die für Dampfer und Dampfboote vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Schiffsbaustatistik für das Jahr 1903. Nach Lloyds Register of Shipping befanden sich Ende letzten Jahres 386 Schiffe von 898 478 t Br. ohne Kriegsschiffe im Vereinigten Königreich unter Konstruktion und zwar:

	Zahl	Brutto-Tonnage
Dampfer		
Stahl . . .	332 (347)	874 930 (1 001 104)
Eisen . . .	— (2)	— (395)
Holz etc. .	2 (2)	390 (240)
Segler		
Stahl . . .	29 (17)	20 830 (19 858)
Eisen . . .	1 (3)	260 (780)
Holz etc. .	22 (16)	2068 (1690)

(Die eingeklammerten Ziffern beziehen sich auf Ende 1902)

Zahl und Tonnage der sich in ausländischen Häfen im Bau befindlichen Schiffe (ausschließlich Kriegsschiffe) wird wie folgt angegeben: 19 von 53 780 t in Deutschland, 22 von 24 000 t in Holland, 26 von 27 000 t in Norwegen, 57 von ca. 150 000 t in Amerika und 33 von ca. 112 000 t in Frankreich. Von den in England im Bau befindlichen Schiffen sind 14 für die Kolonien, 6 für Norwegen, 3 für Frankreich und 1 für Österreich-Ungarn bestimmt.

Seit einiger Zeit werden auf der Kaiserl. Werft in Kiel Versuche mit einem **neuen Bekohlungsapparat** für Schiffe auf hoher See angestellt. Der Apparat besteht im wesentlichen aus zwei ineinander geschobenen Zylindern von etwa 10 m, an deren Enden sich große Räder befinden. Über diese laufen Drahttaue, welche nach dem Mast des Kohle nehmenden Schiffes und von diesem nach dem Mast des Kohlendampfers führen. Die ineinander geschobenen Zylinder sind mit Wasser gefüllt, auf welchem ein Dampfdruck von 7 bis 10 kg ruht. Sie dienen dazu, die Drahttaue immer in gespanntem Zustand zu erhalten. Die Drahttaue selbst werden mit Hülfe eines elektrischen Motors in Bewegung gesetzt, und die mit Kohlen gefüllten Säcke können fortwährend an sie gehängt werden. Erreicht der Sack den Mast des Kohle nehmenden Schiffes, so wird er automatisch vom Tau entfernt und gleitet durch seine eigene Schwere an einem zweiten Tau auf das Vorderdeck hinab.

Für die wachsende Volkstümlichkeit des **Schulschiffvereins** spricht auch die zunehmende Zahl der Bewerbungen um Schiffsjungenstellen an Bord der »Großherzogin Elisabeth«. Obwohl die Anmeldungen erst am 1. März abgeschlossen werden, sind bisher schon nahezu 100 Anmeldungen eingelaufen. Die Annahme-Kommission ist daher in der Lage, mit größter Sorgfalt ihre Auswahl vorzunehmen, sie hat bisher erst 48 Schiffsjungen angenommen. Im Frühjahrstermine sollen im ganzen 100 Jungen an Bord genommen werden, unter ihnen 30 mit der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienste, die im zweiten Jahre bei tüchtiger Leistung in die Kadetten-Abteilung aufrücken können. Von jetzt ab werden im Herbste noch weitere 30 Schiffsjungen angenommen werden, die lediglich in die Schiffsjungen-Abteilung gehören.

Geschäftsumfang der Großherzoglich Oldenburgischen Seemannsämter im Jahre 1903. Nach den Jahresberichten der Großherzoglichen Seemannsämter Varel, Jever, Brake und Friesoythe sind in dem genannten Jahre angemustert für Dampfschiffe: 2017 Mann, für Segelschiffe: 738 Mann, zusammen 2755 Mann; abgemustert für Dampfschiffe: 1932 Mann, für Segelschiffe 637 Mann, zusammen 2569 Mann. Die Zahl der angemusterten unbefahrenen Schiffsjungen betrug 268. Es kamen zur Anmeldung: 14 Entweichungen, 14 Sterbefälle und 36 Unfälle. Verhandelt wurde über: 12 Unfälle, 1 Streitigkeit zwischen Kapitän und Schiffsleuten, 11 Nachlaßregulierungen im Auslande verstorbener Seeleute. Strafen wurden in 12 Fällen erkannt. Von den an- und abgemusterten Personen entfielen 2636 bezw. 2476 auf das Seemannsamt Brake.

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

»Boys will be boys«. Der »Fairplay«, welcher wegen seiner auch in technischer Hinsicht oft recht kindlichen Ausführungen in Deutschlands seemännischen Fachkreisen als humoristische Lektüre geschätzt wird, leistet sich in seiner Nummer vom 21. Januar einen recht häßlichen Angriff gegen die deutschen Gebräuche bei Stapelläufen. Das Bild des Gift und Galle spuckenden Konkurrenten, der auch die Satyre über äußere Formen seines erfolgreicheren wirtschaftlichen Gegners als ein willkommenes Kampfmittel betrachtet . . . . . . lache, wen solcher Anblick amüsiert!

Bestand der Weserflotte. Nach der Statistik des Vereins Bremer Seeversicherungs-Gesellschaften war der Bestand der an der Weser beheimateten Seeschiffe am 1. Januar 1904:

1. Bremer Seeschiffe: 312 Dampfer mit 784 244 Br.- und 473 203 t N.-R., 129 Segelschiffe mit 163 924 Br.- und 151 654 t N.-R., zusammen 441 Seeschiffe mit 948 168 Br.- und 624 857 t N.-R., gegen 433 mit 893 748 Br.- und 601 594 t N.-R. am 1. Januar 1903. Die Flotte verminderte sich um 15 Dampfer und 9 Segelschiffe. Dagegen vergrößerte sie sich um 27 Dampfer und 5 Segelschiffe.

2. Oldenburger Seeschiffe: 21 Dampfer mit 25 760 Br.- und 15 552 t N.-R., ferner 79 Segelschiffe mit 44 666 Br.- und 41 322 t N.-R., zusammen 100 Seeschiffe mit 70 426 Br.- und 56 874 t N.-R. gegen 101 mit 65 871 Br.- und 54 345 t N.-R. am 1. Jan. 1903. Zuwachs 4555 Br.- und 2529 t N.-R. Im Laufe des Jahres gingen ab: 2 Dampfer und 9 Segelschiffe. Hinzu kamen 4 Dampfer und 6 Segelschiffe.

3. Preußische Seeschiffe: 50 Dampfer mit 27 085 Br.- und 16 605 t N.-R. sowie 17 Segelschiffe mit 5417 Br.- und 4915 t N.-R., zusammen 67 Seeschiffe mit 32 502 Br.- und 21 520 t N.-R., gegen 62 mit 31 736 Br.- und 21 076 t N.-R. am 1. Januar 1903. Abnahme 6 Dampfer, Zunahme 6 Dampfer und 5 Segler.

Prüfungswesen. Zur Prüfung von Schiffsführern, die die Befreiung vom Lotsenzwange für das Stettin-Swinemünder Revier beantragen, ist in Stettin ein Termin auf Sonnabend, den 18. Februar etc. nachmittags 4 Uhr, im Sitzungszimmer der Vorsteher der Kaufmannschaft, Börse 1. Treppe, angesetzt. Meldungen sind an die Königlichen Lotsen-Kommandeure in Stettin resp. Swinemünde zu richten.

Prüfungswesen. Donnerstag, den 25. Februar d. J., morgens 8 Uhr beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt und für Seesteuerleute. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 24. Februar der Navigationslehrer Herr Spillmann in Papenburg entgegen.

Belgischer Schiffsbau und Schiffsverkehr im Jahre 1903. Auf belgischen Werften wurden zehn Dampfer von 10 799 t N.-R. abgeliefert. Davon waren sieben (7398 t) von der Chantier Naval Anversois, zwei (3411) von John Cockerill Co. gebaut worden. Von den sieben zuerst genannten waren vier für norwegische Rechnung und je einer für belgische, russische und griechische Auftraggeber, die beiden von Cockerill gebauten Dampfer waren für russische Reeder bestimmt. Der Seeverkehr aller belgischen Häfen (einkommende Schiffe) umfaßte 10 303 128 t, 794 352 t mehr als in 1902.

Voraussichtlicher Bedarf an Schiffsraum in Australien. Nach einem Berichte des niederländischen General-Konsuls in Melbourne dürfte infolge der sehr günstigen Aussichten für die Weizenernte 1903/04 in Australien, insbesondere in Melbourne und Geelong, die Nachfrage nach Segelschiffen für den Export von Weizen voraussichtlich einen großen Umfang annehmen; auch dürften für schnelle Verschiffung Dampfer Ladung finden. (Consulaire Verslagen en Berichten.)

Über die **Lage der Segelschiffahrt** spricht die Handelskammer zu Bremen: Die Lage der deutschen Segelschiffahrt ist gedrückter denn je. Die Frachten, die schon im Jahre 1902 außerordentlich niedrig waren, sind noch weiter gesunken, und es ist zur Zeit kaum möglich, Charters abzuschließen, deren Erfüllung den Reedern auch nur die Deckung ihrer Unkosten gewährt. Um auf Mittel und Wege zur Besserung dieser, ebenso in anderen Ländern vorliegenden, traurigen Verhältnisse zu sinnen, hat am 10. und 11. Dezember in Paris auf Einladung der »Union Générale des Armateurs de France« eine Versammlung deutscher, englischer und französischer Segelschiffsreeder stattgefunden, die auch von uns beschickt war. Anwesend waren 20 Delegierte aus den drei Nationen, die insgesamt eine Segelschiffstonnage von etwa 2 340 000 t N.-R. vertraten. Es wurde beschlossen, die Gründung eines Verbandes einzuleiten, der sich mit der Besserung der Lage dieser Reederei zu beschäftigen habe. Man war übereinstimmend der Ansicht, daß nicht etwa die Zahl der vorhandenen Segelschiffe an und für sich zu groß sei für das vorhandene Frachtangebot, sondern daß vielmehr eine unzweckmäßige Handhabung der Verchartèrungsgeschäfte und eine ganz unnötige Verschärfung der Konkurrenz für den gegenwärtigen Zustand verantwortlich zu machen seien. Die neue Vereinigung soll den Namen »The Sailingshipowners International-Union« führen. Als zunächst einziger Zweck wurde die Festsetzung von Minimal-Frachtraten für die hauptsächlichsten Reisen, auf denen Segelschiffe verwendet werden, in Aussicht genommen. Von Europa ausgehende Reisen bleiben vorläufig ausgenommen. Die Segelschiffsreeder, die der Vereinigung beitreten, sollen sich verpflichten, für ihre Schiffe keine geringeren Raten, als die von einem besonderen Komitee festgesetzten anzunehmen, wenn sie es nicht vorziehen, in Ballast zu versegeln, anderenfalls sollen sie ihre Schiffe liegen lassen, bis sie zur festgesetzten Rate verchartert werden können. In der »Union« können nur Schiffe von 1000 t N.-R. und darüber registriert werden. Einem provisorisch gebildeten Komitee gehören fünf Engländer, drei Deutsche und drei Franzosen an. Die endgültige Konstituirung der neuen Vereinigung soll in nächster Zeit erfolgen.

Die bremische Dampfschiffsreederei sieht, wie im Jahresbericht der Bremer Handelskammer ausgeführt wird, im allgemeinen auf ein wenig ersprießliches Jahr zurück; die Frachten waren andauernd äußerst gedrückt und deckten vielfach nicht die Betriebskosten der einzelnen Reisen. In der transatlantischen Frachtschiffahrt machte sich zwar im ausgehenden Geschäft nach den Vereinigten Staaten eine gewisse Besserung bemerkbar, die sich sowohl in dem vermehrten Angebot von Ladung als auch in einer, wenn auch nur geringen Erholung der Frachtsätze zeigte. Im Frachtgeschäft von den Vereinigten Staaten haben sich aber die am Schluß des Jahres 1902 gehegten Erwartungen, die sich an eine gute Maisernte knüpften, nicht erfüllt. Wenn sich anfänglich das Geschäft etwas lebhafter gestaltete, so trat doch schon nach kurzer Zeit abermals ein erheblicher Rückschlag ein, der sowohl auf den schlechten Ausfall der Maisernte in qualitativer Beziehung, als auch auf die hohen Preise zurückzuführen ist.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 1. Februar. Als Mitglieder werden die Herren Admiral Herz, Direktor der Deutschen Seewarte, J. M. K. Blumenthal und Ed. F. Flügger, Kaufleute, aufgenommen. Zur Besprechung stand ein Antrag des »Vereins Deutscher Schiffer auf kleiner Fahrt für Hamburg und Umgegend« über Aufhebung der Bundesratverordnung betr. die Forderung eines Befähigungsnachweises zum Schiffer auf großer Fahrt für Führer aller Seeschlepper über 400 kbm. Durch diese Bestimmung, die am 1. April d. J. in Kraft treten soll, werden die meisten der jetzigen Seeschlepperführer schwer geschädigt, weil sie nur Schiffer auf Küstenfahrt sind. Hält der Verein die vorgebrachten Bedenken auch für begründet, so verschließt er sich doch auch nicht der Erkenntnis, daß Bestimmungen über erhöhte Anforderungen für Seeschlepperführer mit Rücksicht auf ihre hauptsächlich während der letzten Jahre gesteigerte Verantwortung am Platze seien. Während einerseits die Ablegung einer beschränkten Sonderprüfung als Schiffer auf großer Fahrt für den Seeschlepperführer als wünschenswert gehalten wird, soll doch auch dafür eingetreten werden, daß die Bedingungen für die Zulassung zur Prüfung andere für Seeschlepperführer als für Führer anderer Seeschiffe sein müssen. Um diesen Gegenstand noch rechtzeitig genug (nach dem Statut) auf die Tagesordnung stellen zu können, soll dem Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins folgender von Herrn Dir. Dr. Bolte gestellter Antrag, bestimmt für den Vereinstag, unterbreitet werden:

Der Nautische Verein zu Hamburg hält den Erlaß besonderer Vorschriften für die Prüfung von Seeschlepperführern nach Analogie der bevorstehenden Prüfungs-Vorschriften für Fischer für erwünscht, in welchen

1) den besonderen Verhältnissen der Seeschleppfahrt Rechnung getragen wird, und

2) den bisherigen Seeschlepperführern eine sachgemäße Erleichterung für die Beibehaltung ihrer bisherigen Befugnis geschaffen wird.

In einer der nächsten Sitzungen soll näher auf die in Aussicht genommene Anregung eingegangen werden, um mit bestimmten Vorschlägen diese Sonderprüfung in Berlin vertreten zu können. — Ferner beantragt der Verein, daß auf dem Vereinstag eine Kommission zur Abänderung des Statuts vom Deutschen Nautischen Verein zur Ausarbeitung von Vorschlägen gewählt werde, die der Stellungnahme des nächstjährigen Vereinstages unterbreitet werden müßten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 3. Februar. Nach Aufnahme des Herrn Kapt. Botsch, D. »Pellworm«, als Mitglied wird die am 13. Januar unterbrochene Beratung über die Seemannsordnung fortgesetzt. In der Frage »Begriff der Tropen« im Sinne des § 35 der Seemannsordnung wird beschlossen, sich um Auskunft an die Reichsregierung zu wenden. — Da das hamburgische Seemannsamt mit der Praxis gebrochen hat, Kapitäne nach § 116 zu bestrafen, wenn ohne ihr Vorwissen Schiffsoffiziere der Schiffsmannschaft an Sonn- und Feiertagen nach § 38 nicht erlaubte Arbeiten aufgetragen haben, so kommt dieser Punkt nur noch insofern für den Verein in Betracht, als die Delegierten beauftragt werden, für die Anerkennung dieses Standpunktes einzutreten. Zur Frage der Heuervorschüsse (§§ 45, 47, 48) ist der Verein der Ansicht, daß die jetzigen Bestimmungen, die doch sehr wahrscheinlich im Interesse der Schiffsleute geschaffen worden sind, eine für diese sehr nachteilige Wirkung haben, weil die Reedereien ohne Verstoß gegen das Gesetz berechtigt seien, Vorschüsse überhaupt nicht mehr zu zahlen. Im Anschluß an die Erörterung über diese Gegenstände, kamen noch weitere Punkte zur Sprache, die dartun, wie einzelne Paragraphen der Seemannsordnung im Widerspruch zu der durch das praktische Leben erzeugten Auffassung von den Gerichten ausgelegt werden. — Nächste Sitzung am 17. Februar. Tagesordnung: **Bericht über die Verhandlungen des 11. Verbandstages.**

Maritime Rundschau.

Deutschland.

In der am 30. Januar abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrats und Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie wurde beschlossen, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 6 pCt. für das verflossene Geschäftsjahr vorzuschlagen.

* * *

Von Bremen aus sind außer der »Weimar« auch die Neptundampfer »Hero« und »Astarte« mit Gebrauchsgegenständen für die Bedürftigen in Aalesund abgegangen.

* * *

Ausland.

Die Einnahmen des Manchester-Schiffskanals betrugen 393 000 £ im Jahre 1903; 40 000 £ mehr als im Vorjahre und 83 000 £ mehr als in 1901.

* * *

Die Cunard-Linie erhielt von der österreichischen Regierung die Ermächtigung zum Geschäftsbetrieb in Österreich. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die Häfen von Triest und Fiume anzulaufen und alle aus Österreich stammenden Auswanderer ab Triest zu befördern. Die Aufnahme von Zwischendeckspassagieren ist ausgeschlossen.

* * *

Vom 1. April ab sind alle in englischen Häfen weilenden französischen oder spanischen Schiffe einer Nachvermessung durch die britische Behörde unterworfen, sofern sie nicht ein britisches Vermessungs-Zertifikat an Bord haben.

* * *

Senator L. Lodge hat dem Senat in Washington den Entwurf zu einem Gesetz eingereicht, das als verbesserte Auflage der vor zwei Jahren abgelehnten Subventionsidee aufgefaßt werden kann. Der neue Entwurf enthält so rigorose Bestimmungen gegen die ausländischen Flaggen, daß seine Annahme weder im Senat, noch weniger im Repräsentantenhause Aussicht hat, Gesetzeskraft zu erhalten.

* * *

Zwischen Japan und China ist ein Handels- und Schiffahrtsvertrag geschlossen worden, der Anfang Januar veröffentlicht worden ist. Er enthält hauptsächlich Konzessionen der chinesischen Regierung an japanische Schiffahrtsinteressenten.

* * *

An den 1903er Passagierankünften in New York — 804 233 Personen — waren die deutschen Reedereien mit 36 pCt. beteiligt, der Norddeutsche Lloyd mit 155 110 Personen (119 079 Zwischendeck und 36 031 Kajüte), die Hamburg-Amerika Linie mit 133 016 (109 054 Zwischendeck und 23 962 Kajüte.)

Büchersaal.

Meyers Grosses Konversations-Lexikon. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 ℳ. Band V. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Der soeben erschienene V. Band steht mehr als die vorangegangenen unter dem Zeichen der Technik. Denn er behandelt die großen Gebiete der Elektrizität, der Produktion und Verwandung des Eisens und die vielseitigen Artikel des Eisenbahnwesens. Wenn man bedenkt, welche Riesenschritte die Entwickelung dieser in unser praktisches Leben so tief einschneidenden Gebiete im Laufe des letzten Jahrzehnts genommen hat, wird man verstehen, daß die Neuauflage des Lexikons eine Neubearbeitung dieser Materien von Grund auf bedeuten mußte und kann nur staunen, daß es so gut gelungen ist, in den nur wenig vergrößerten Rahmen des Gesamtwerkes diese überwältigende Wissensmenge so einzugliedern, daß auch der Laie einen klaren Begriff von dem Stand unsers Wissens durch Nachschlagen der praktisch und verständig eingeteilten Artikel enthält. Es würde zu weit führen, auf Einzelheiten hier einzugehen, es seien nur einzelne Artikel, auch solche aus andern technischen Gebieten, genannt, die eine eingehendere Behandlung erfahren haben: Dock, Draht, Drainage, Drahtlose Telegraphie, Dynamometer, Eis, Eisen, Eisenbahn, Elastizität, die elektrischen Artikel, Elemente, Elevatoren, Ellipse, Energie, Entwässerung. — Die verschiedenen Disziplinen der Naturwissenschaften finden auch völlig ihre Rechnung. Neben den geographischen Artikeln (Ebbe und Flut, Elbe) sei auf die botanischen und die hochinteressanten Abschnitte über Entwicklungsgeschichte hingewiesen. Aus dem Gebiet der Physik und Chemie, Geologie und Mineralogie seien nur kurz die Stichworte: Dispersion, Doppelbrechung, Druckkurven, Duft- und Riechstoffe, Edelmetalle, Edelstein, Einheit, Elastizität, Elemente, Ellipse angeführt. — Von andern Wissensgebieten muß hier ganz abgesehen werden. Aber das ist hervorzuheben, daß, wenn auch die vielen technischen Neuerungen eine Abänderung der Illustrationen notwendig machten, man doch überrascht ist, wie die Verlagsfirma nicht nur diesen Anforderungen Rechnung getragen, sondern die Erwartungen weit übertroffen hat.

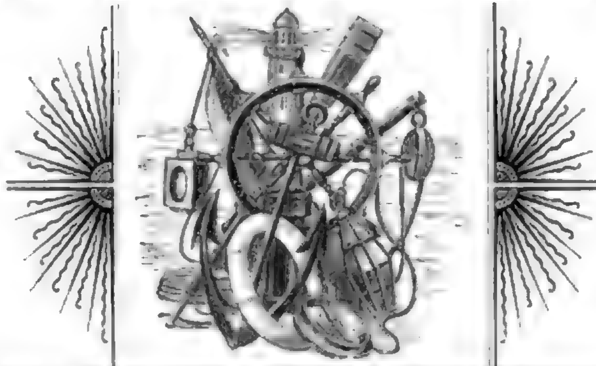
Der Deutsch-nautische Almanach für 1904, der kürzlich im Verlag von *Boll & Pickardt* in Berlin erschienen ist, hat den früheren vier Jahrgängen gegenüber eine erfreuliche Ausgestaltung erfahren und darf sich nun mit Recht als ein illustriertes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau bezeichnen. Die Redaktion haben für die Handelsmarine *C. Schroedter,* der Redakteur der »Hansa« in Hamburg, und für die Kriegsmarine *Graf Ernst Reventlow,* der Herausgeber des »Überall« in Berlin, übernommen. Der Text strebt konsequent dahin, ein Nachschlagebuch für die maritimen Zustände und Ereignisse eines Jahres, hier 1902, zu schaffen. Dazu ist aus den Jahresberichten der deutschen Reedereien und Werften, der Klassifikations-Institute und der mit der Seeschiffahrt befaßten Vereine reichliches Material zusammengetragen worden. Wünsche nach Reformen der Gesetzgebung und verschiedene wichtige Verordnungen aus dem Jahre 1902 sind abgedruckt. Aufsätze über Schulschiffe, Tiefladelinie, neue Bergungsfahrzeuge, Fischdampferbetriebe, Seemannsmission und Feuerlöschwesen auf See ergänzen die Behandlung der Handelsmarine. Über die Tätigkeit der deutschen Kriegsmarine und des Kriegsschiffbaues wird ein zusammenhängender Bericht pro 1902/3 gegeben. Die Braunschweig-Klasse wird näher beschrieben. Ein Aufsatz behandelt die aktuelle Frage der Neuorganisation des Ingenieurkorps, ein anderer die Personalbeschaffung für die vergrößerte Flotte. Übersichten über die fremden Marinen und die Verteilung ihrer Seestreitkräfte schließen sich an, ferner ein Aufsatz über die Unterseeboote. — Verschiedene neue Schiffe und ähnl. sind nach Photographien bildlich dargestellt worden. — Vielen Lesern dieses Jahrbuches ist das wiederum angehängte Verzeichnis der Kapitäne, Offiziere und Maschinisten der Hamburg-Amerika Linie von besonderer Wichtigkeit. (»Hamburger Beiträge.«)

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Zum Verbandstage.

Die *Schiffer-Gesellschaft in Lübeck* sendet die Herren Kapt. *H. Karstedt* und *G. Voigt* als ihre Delegierten nach Berlin.

Befähigungsnachweis der Kleinschiffer.

Ein Mitglied des Hamburger Seeschiffer-Vereins schreibt:

Bei näherer Überlegung erscheint es sonderbar und nicht unbedenklich, wenn der Seeschifferverein den Anschauungen des Vorsitzenden des »Verbandes der Kleinschiffer an der Unterelbe« folgt und mit diesem auch

»eine 5jährige Fahrzeit auf der Unterelbe« und »den Nachweis der praktischen Kenntnis der Kleinschiffahrt« als notwendig erachtet, zur Erlangung des Befähigungszeugnisses als Kleinschiffer auf der Unterelbe. Vielleicht soll durch die beiden Vorschläge nur das Mindestmaß der praktischen Ausbildung bezeichnet werden, aber sie könnten, wenn eingeführt, auch gegen sehr tüchtige und zweifellos kompetente Leute prohibitiv wirken, wenn sie so ausgelegt werden, daß Fahrzeit auf andern Gewässern und ganz unbestreitbare semännische Praxis nichts gelten. Wäre das nicht ein Unding? Es würde doch Seeleute von Beruf, die sich auf die Kleinschiffahrt zurückziehen wollen, davon ausschließen. Es könnte sogar der einer gewissen Komik nicht entbehrende Fall eintreten, daß ein Seeschiffer als nicht berechtigt erachtet wird, einen Besahnewer die Elbe heraufzusegeln, nur weil das Fahrzeug unter 50 cbm ist und der Seeschiffer nicht 5 Jahre auf der Unterelbe gefahren hat, obwohl er sie und alle in Betracht kommenden Verhältnisse vielleicht besser kennt als der Durchschnitts-Kleinschiffer. Das kann doch nicht im Interesse des Seeschiffer-Vereins, noch im allgemeinen Interesse liegen. Oder: warum soll ein Kleinschiffer von der Weser, der sich an der Elbe niederläßt und nun hier fahren will, erst hier noch 5 Jahre fahren, ehe er den Befähigungsnachweis erhalten kann?

Wer »eine 5jährige (oder genügende) Fahrzeit« (nicht auf der Unterelbe), »praktische Kenntnis der Schiffahrt (nicht Kleinschiffahrt) nachweist und die übrigen Bedingungen: »Kenntnis des Fahrwassers, der Betonnung, Befeuerung und Kurslinien und die Kenntnis aller in Betracht kommenden Gesetze und Verordnungen für ein bestimmtes Gebiet«, hier also für die Unterelbe, erfüllt, der sollte auch ein Befähigungszeugnis für dieses Gebiet erhalten können. Daß die Kenntnis des Fahrwassers usw. der Unterelbe nicht in der Schulstube erworben werden kann, ist selbstverständlich, aber daß ein befahrener Mann, ganz besonders wenn er an der Unterelbe zu Haus gehört, 5 Jahre dazu brauchen soll, ist nicht anzunehmen.

Im Interesse der »Kleinschiffer an der Unterelbe« mag es liegen, Seeleuten oder fremden Kleinschiffern das Erlangen eines Befähigungsnachweises für die Unterelbe zu erschweren, aber man sollte meinen, weder Seeschiffer noch Lotsen, weder Reeder noch Versicherer hätten daran irgend welches Interesse.

Seeschiffer.

Dem ***Jahresbericht*** des ***Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg*** für 1903 wird entnommen:

Der Verein hatte am Schlusse seines Geschäftsjahres 497 Mitglieder, darunter 1 Ehrenmitglied, 490 ordentliche und 6 außerordentliche Mitglieder. — Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 33 Versammlungen, darunter eine General-Versammlung abgehalten. An den Sitzungen des Vereins beteiligten sich durchschnittlich 33 Mitglieder; die am stärksten besuchte zählte 51, die am schwächsten besuchte 15 Mitglieder.

Die General-Versammlung zeitigte als Antrag und Abänderung des Statuts folgende Beschlüsse: 1) Alle früheren Mitglieder eines Brudervereins sind sowohl vom Zahlen eines Eintrittsgeldes bei der Aufnahme in den Verein als auch von dem Beitrage für das laufende Jahr befreit, sofern dieser in einem Bruderverein bezahlt worden ist. 2) Deutsche Navigationslehrer mit Schifferexamen auf große Fahrt können ordentliche Mitglieder des Vereins werden.

Der Verein beschäftigte sich im Berichtsjahre mit folgenden Gegenständen: Übergabe der Wache; Lokal-Verordnung für die Elbe; Regelung der Gewerbebefugnisse der Seeschiffer, Seesteuerleute etc.; Untersuchung auf Seh- und Farbenunterscheidungs-Vermögen; Fall Kapitän Koch, Führer des D. »Augsburg«; Versorgungskasse vereinigter Reedereien; Seemannsordnung; Kimmkiele; Ausbildung der Schiffsoffiziere; Nachträge zur Lokal-Verordnung für die Unterelbe; Entwürfe des Reichs-Gesundheitsamts; Befähigungs-Vorschriften für die Führer kleiner Flußschiffe auf von Seeschiffen befahrenen Gewässern; Tiefladelinie; Vertrauensmänner des Vereins; Anfragen aus der Praxis; Vorführungen und Vorträge.

Der Bericht schließt mit folgenden Worten: »Wir schließen diesen Bericht mit aufrichtiger Genugtuung, geht aus ihm doch hervor, daß im verflossenen Jahre das Interesse der aktiven Kapitäne an den Bestrebungen des Vereins und seiner weiteren gesunden Entwicklung wieder gewachsen ist, was wir um so freudiger feststellen, als doch ihnen allein das ganze Wirken des Vereins gewidmet ist. Wir hoffen, daß die Leistungen des Vereins mit dem ständig wachsenden Arbeitsfelde Schritt halten werden, um das Vertrauen zu rechtfertigen, das die Mitglieder in dankenswerter Weise dem Verein im letzten Jahre erneut entgegengebracht haben.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 7. Hamburg, den 13. Februar. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Der am 8. und 9. Februar in Berlin abgehaltene **11. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine** wurde von Herrn C. Schroedter, Hamburg, der auch die weiteren Verhandlungen leitete, mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf S. M. den Kaiser eröffnet. In einem geschichtlichen Rückblick der Bestrebungen des Verbandes seit seinem Bestehen, gedachte der Vorsitzende der verstorbenen Herren Woitschewsky und Landerer als Mitbegründer und als Mitglieder von großen Verdiensten um den Verband. Anerkennung und Dank für ihre Tätigkeit sprach er sodann den auf dem Verbandstage weilenden Mitbegründern, den Herren Bendix und Steffens, aus, um zum Schluß die Verdienste des Verbandsschriftführers, Herrn Ed. Lewens, Hamburg, besonders zu würdigen und ihm im Namen des Verbandes ein Ehrengeschenk (silberner Tafelaufsatz) zu überreichen. — Die Verhandlungen zeichneten sich durch einen frischen Ton aus, auch war der Besuch erheblich größer als auf irgend einem früheren Verbandstage. Zum ersten Male nahmen Vertreter des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg, als Delegierte teil, während Vertreter des Stettiner Seesteuermanns-Vereins sowie auch des Verbandes Deutscher Seemaschinisten den Verhandlungen als Gäste beiwohnten. In der internen Sitzung des ersten Tages wurde der Verein Hamburger Elblotsen als Mitglied aufgenommen, so daß der Verband nun aus acht Vereinen besteht. Über den Verlauf der Verhandlungen wird in nächster Nummer ausführlich berichtet werden.

* * *

Nach **Art. 11, Abs. 4** der Kaiserl. Verordnung vom 10. Mai 1897 müssen bekanntlich Fahrzeuge, die in einem Fahrwasser . . . . auf Grund festsitzen, außer den Ankerlampen auch die im **Art. 4a** vorgeschriebenen beiden roten Lichter führen. Da diese beiden roten Lichter nicht immer gebrauchsfertig, also nicht angezündet zur Hand sind, eine Vorschrift in diesem Sinne ja auch nicht besteht, wird zwischen dem Eintritt des Festkommens und dem Aufheißen der Lichter immer eine gewisse Zeit vergehen, innerhalb der ein festgeratenes Fahrzeug nicht die Lichterführung hat, wie sie die Kaiserliche Verordnung vorschreibt. Eine an sich belanglose Tatsache, sie erhält aber große Wichtigkeit, sofern während dieser Minuten unrichtiger Lichterführung durch sie ein fahrendes Schiff getäuscht wird und durch seine Manöver in Kollision mit dem festsitzenden Schiff gerät oder überhaupt Schaden erfährt. Ein solcher Fall, der sich kürz-

lich auf der Elbe ereignete, hat zu einem Prozeß geführt, dessen Ergebnis den Lesern nicht vorenthalten werden darf. Dampfer A kam bei Nienstedten auf Grund; dasselbe Schicksal erlitt einige Zeit darauf ein von zwei Schleppern geführter Segler, der 100 m weiter südlich festgeriet. Einige Minuten später wollte der abwärtsfahrende Dampfer C zwischen beiden Fahrzeugen hindurchpassieren. Hierbei kam er mit A wiederholt in Berührung. Beide Dampfer erlitten Beschädigungen. Von C wird nun A zum Vorwurf gemacht, dass die beiden roten Lichter nicht rechtzeitig genug gesetzt gewesen seien. Das Oberlandesgericht hält den Vorwurf nicht für begründet, daß A durch zu spätes Setzen der zwei roten Lichter gegen Art. 4 verstoßen und dadurb den Zusammenstoß verschuldet hat. Es ist ein häufiges Vorkommnis, daß große und tiefbeladene Schiffe im Fahrwasser der Elbe bei nicht günstigem Wasserstand den Grund berühren und dadurch in ihrer Fahrt gehemmt werden. Nicht selten gelingt es aber durch forciertes Arbeiten, Vorwärts- und Rückwärtsgehen der Maschine das Schiff über kleinere Untiefen im Fahrwasser hinwegzubringen. Auch im vorliegenden Falle kann angenommen werden, daß beim Auflaufen der A auf Grund die Erwartung berechtigt war, daß es gelingen werde, sogleich wieder abzukommen, da man im tiefen Fahrwasser war und die Flut einlief. Es kommt hinzu, daß die Lichter erst herbeigeschafft und angezündet werden mußten, da eine Verpflichtung, sie gebrauchsfertig zur Hand zu halten, abgesehen von dem Fall des Art. 6, wo dies ausdrücklich vorgeschrieben ist, nicht besteht. Bis festgestellt werden kann, daß ein Schiff definitiv festsitzt und bis die Laternen fertig gemacht und gesetzt sind, vergeht somit eine gewisse Zeit. Eine wie lange Zeit im vorliegenden Falle bis zum Setzen der roten Lichter verflossen ist, läßt sich nach dem Beweisergebnis nicht genau feststellen, es besteht aber auch kein genügender Anhalt dafür, daß die zu konzedierende angemessene Zeit ungebührlich überschritten ist.

* * *

Von geschätzter Seite wird uns mit Bezug auf **Feuerlöschvorrichtungen an Bord** geschrieben:

Die Eigenschaft der Ladungen der nach Lloyds Register als »Verschollen« im zweiten Vierteljahr 1903 angegebenen Schiffe, hat mir Vermutungen aufgedrängt, denen ich gerne in Ihrer geschätzten Zeitung Ausdruck geben möchte. Im Ganzen sind in jener Veröffentlichung 6 Dampfer und 15 Segler als »Verschollen« angegeben. Als Ladung führten 6 Segler Kohlen, 1 Dampfer Petroleum in Fässern, 1 Dampfer und 1 Segler Getreide in Säcken, 1 Segler Phosphat, die übrigen Stückgut, Eisen oder Ballast. Wir sehen, daß unter 21 verschollenen Schiffen nicht weniger als zehn zur Selbstentzündung oder Explosion neigende Ladungen führten, die Vermutung ist also nicht abzuweisen, daß die Fahrzeuge durch Feuer zerstört worden sind. Diese Mutmaßung giebt zu dem Hinweis Veranlaßung, daß den bekannten Feuerverhütungsmaßregeln in Schiffahrtskreisen bei Weitem nicht die Aufmerksamkeit geschenkt wird, wie sie sie doch wohl verdienen. Vorschläge und Erfindungen für Vorrichtungen zur Rettung von Menschenleben und zur Erhöhung der Seefähigkeit der Schiffe finden im Großen und Ganzes ein willigeres Auditorium. Vielleicht liegt es daran, daß die Bewerber für solche Erfindungen in den Kreisen der Passagierreedereien zu suchen sind, von denen jede schon mit Rücksicht auf wettbewerbende Ausländer Alles daran setzt an der Spitze mit Bezug auf das Vorhandensein erstklassiger Rettnngsapparaten zu maschieren. Im Übrigen stehen die Feuerlöschvorrichtungen großer Passagierdampfer auch meistens auf der Höhe der Zeit. Ich würde erfreut sein, wenn diese Zeilen dazu beitragen könnten, ihrem diskussionslustigen Leserkreis Anlaß zu einer Besprechung zu geben.

Antwort der Redaktion. Zunächst müssen wir den Herrn Einsender von dem Wahne befreien, als sei unser Leserkreis »diskussionslustig«. Ach, Du lieber Gott! Oder soll in dem schönen Wort ein versteckter Spott liegen? Die Folgerungen, die er am Schluß seiner Äusserungen aus deren Einleitung zieht, geben aber zu einigen Bemerkungen Anlaß. Wer die nautische Literatur der letzten Jahre verfolgt hat, wird, insbesondere als Leser der »Hansa«, die Beobachtung gemacht haben, daß sich die deutschen Schiffahrtskreise, vorwiegend in letzter Zeit, lebhaft mit den Feuerlöschvorrichtungen an Bord beschäftigt haben. Anlaß dazu gab die Deutsche Feuerlösch-Gesellschaft in Bremen mit Versuchen, die sie mit ihrem Feuerlöschmittel (Flüssige Kohlensäure) anstellte. Weitgehendes Interesse hat ferner die Broschüre des Herrn Kapt. Frh. v. Schrötter hervorgerufen, die er im vorigen Jahre über »Die Gefahren der Kohlenladungen« veröffentlicht hat. Dort sind eine Anzahl praktischer Ratschläge zur Verhütung von Explosionen und von Selbstentzündungen niedergelegt. Ebenso verdienen die Bestrebungen der Clayton Co. hervorgehoben zu werden. Soll ihr Clayton-Gas auch hauptsächlich Desinfektionszwecken dienen, so hat es in neuerer Zeit doch auch als Feurlöschmittel Verwendung gefunden. Dieselben Eigenschaften werden dem im Hamburger Hafen verwandten Gas (Kohlenoxyd und Kohlensäure) nachgesagt. Alle diese aufgezählten Bestrebungen zur Verhütung von Schiffsbränden sind aber in Schiffahrtskreisen mit lebhafter Aufmerksamkeit verfolgt worden, eine

Tatsache, durch welche die gegenteilige Behauptung des Herrn Korrespondenten widerlegt wird. Wir werden übrigens in der übernächsten Nummer auf die Vorträge zurückkommen, die am 25. Januar im Hamburger Nautischen Verein über Feuerlösch- und Desinfektionsapparate gehalten worden sind.

* * *

Die bereits früher von uns erwähnten Versuche mit **Schallsignalen unter Wasser**, ausgeführt auf Dampfern in der Fahrt zwischen New-York und Boston haben zu Ergebnissen geführt, die die Aufmerksamkeit der amerikanischen Kriegsmarine auf sich gezogen haben. Bekanntlich verdankt die Idee, mit Schallsignalen unter Wasser zu experimentieren, ihren Ursprung dem Umstand, daß wegen des Einflusses unbekannter Luftströmungen wenig Verlaß auf Schallsignale, insbesondere in der Nähe von Land oder anderer fester Objekte ist, so lange die Luft Schallträger ist. Der Gedanke lag deshalb nahe, das in dieser Beziehung zuverlässigere Element des Wassers zur Übertragung zu benutzen. Die ersten allerdings nicht zu praktischen, sondern zu wissenschaftlichen Zwecken (zur Feststellung der Kompressibilität des Wassers) unternommenen Versuche, die auf dem Genfer See am Anfang des 19. Jahrhunderts gemacht wurden, zeitigten das auffallende Resultat, daß beispielsweise der Ton einer unter Wasser angeschlagenen Glocke 14 km weit deutlich wahrgenommen wurde. Herr Geh. Baurat Körte, der diese Versuche im Jahre 1900 auf dem Müggelsee bei Berlin wiederholt hat, kam zu ähnlichen auffallenden Ergebnissen. Er fand auch, daß nicht sowohl Glocken, sondern auch andere metallene Schallgeber, namentlich angeschlagene Eisenstangen und dergleichen sich vortrefflich zur akustischen Mitteilung eignen, und daß als Empfänger auch beliebig geformte metallene Hohlkörper ohne membranartigen Verschluß, ohne merklichen Unterschied in der Wirkung dienen können. Auch eignet sich, wie die Erfahrung lehrt, der Ton der Sirene zur Fortpflanzung unter Wasser und Herr Körte meint sogar, daß man mit einer großen, von einigen Pferdekräften betriebenen Sirene ganz unglaubliche Entfernungen erreichen kann. Angesichts dieser günstigen Resultate, wird die eingangs gemachte Mitteilung von Interesse sein. Es handelt sich bei diesen Versuchen um Verständigungsmittel unter Wasser zwischen fahrenden Schiffen und Feuerschiffen. Die ersteren sind mit Schallempfängern (wie es heißt mit Colladon-Empfängern) versehen, durch die auch gleich die Richtung des Schalles innerhalb bestimmter Grenzen festgestellt zu werden vermag. Die Feuerschiffe führen Glocken von 500 lb, die 25 Fuß unterhalb der Wasseroberfläche versenkt sind und aus dieser Tiefe Töne bis zu 10 Sm deutlich wahrnehmbar fortpflanzen. Die Versuche werden von Herrn Whitney, Boston, auf seine Kosten unternommen. Nach dem günstigen Verlauf den sie bis jetzt genommen haben, soll die Einführung des Glockensignalsystems unter Wasser auf amerikanischen Feuerschiffen und an Bord amerikanischer Kriegsschiffe nur eine Frage der Zeit sein. Wir würden somit einer vollständigen Umwälzung des Nebelsignalwesens entgegensehen.

* * *

Die in New-York erscheinende »Nautical Gazette« schreibt unter dem Titel **Schiffahrts-Gesetzgebung**: »Die gegenwärtige Session des Kongresses verspricht sehr fruchtbar für die **amerikanische** Schiffahrt zu werden. Und so muß es auch sein; die Interessen der Handelsmarine sind durch die nationale Gesetzgebung vernachlässigt worden, trotzdem andere Nationen ihre Schiffahrtsinteressen durch Subsidien und auf andere Weise bis zu einer Ausdehnung unterstützt haben, die veranlaßte, daß unsere Handelsflotte auf die sechste Stelle herabgedrückt worden ist. Es herrscht nur wenig Zweifel darüber, daß gemäß der Anregung des Präsidenten Roosevelt eine Kommission zur Feststellung der Bedingungen und Wünsche der amerikanischen Schiffahrt im ausländischen Verkehr gewählt werden wird. Zwei Entwürfe — einer bezweckt die Fahrt zwischen den Vereinigten Staaten und den Philippinen auf die amerikanische Flagge im Sinne der Küstenfahrt zu beschränken, der andere fordert, daß der gesamte für Armee und Flotte erforderliche Bedarf ausschließlich durch amerikanische Schiffe befördert werde — werden von den namhaftesten amerikanischen Blättern und Schiffahrts-Interessenten unterstützt, sodaß ihre Durchbringung in dieser Session sehr wahrscheinlich ist . . . .«. — Diese Ausführungen sind insofern widerspruchsvoll, als, im Gegensatz zur Gesetzgebung anderer Nationen, über mangelndes Interesse des amerikanischen Staates für seine Handelsmarine geklagt wird, während den Stares und Stripes durch die ihnen zugestandene Vergünstigung als alleiniger Vermittler des sog. Küstenverkehrs ein Reservatrecht eingeräumt ist, wie es beispielsweise die deutsche und englische Flagge nicht kennt, wie es aber bekanntlich für England und seine Kolonien von Chamberlain angestrebt wird. Es ist zu bedenken, daß zum amerikanischen Küstenverkehr schon heute die Fahrt zwischen Ost- und Westküste der Ver. Staaten gehört, wird er nun noch auf die Philippinen, also auf eine Kolonie, ausgedehnt, dann steigen die Chancen für Chamberlain ganz zweifellos. Eine sehr ungünstige Perspektive für die deutsche Flagge.

Befähigungsnachweis und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute.

Von *Dr. O. Fulst.*

Am 16. Januar d. J. ist vom Reichskanzler eine neue »Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen« erlassen worden. Die darin enthaltenen Vorschriften treten am 1. Juli an die Stelle der alten, die mit einigen Abänderungen seit dem 1. Januar 1888, also 16½ Jahre hindurch, Gültigkeit gehabt haben.

Wenn man bedenkt, welch gewaltiger Umschwung sich in den Schiffahrtsverhältnissen des Deutschen Reiches in den letzten Jahren vollzogen hat, wie in dieser Zeit die Anforderungen an die Schiffsführung gestiegen sind, so wird man zugeben, daß eine Änderung der den früheren Verhältnissen angepaßten Vorschriften dringend wünschenswert geworden war.

Übereilt ist die Reichsregierung bei der Herausgabe dieser neuen Vorschriften nicht vorgegangen. Die erste Anregung zu einer Änderung datiert aus dem Jahre 1898, und im folgenden Jahre fanden die ersten Beratungen über die Umformung der in den Prüfungen zu stellenden Anforderungen sowie über das bei den Prüfungen einzuschlagende Verfahren statt. Die Reichsregierung hat dann nicht nur den Seebundesstaaten, sondern auch der an der Schiffahrt interessierten Bevölkerung Gelegenheit gegeben, sich über die geplanten Änderungen zu äußern und weitere Wünsche vorzubringen. Erst nachdem in den wichtigsten Fragen Übereinstimmung erzielt war, ist man zum Erlaß der Bekanntmachung geschritten.

Gleich den alten Vorschriften enthalten die neuen vier verschiedene Stufen oder Klassen der Befähigung: Schiffer auf Küstenfahrt, Schiffer auf kleiner Fahrt, Seesteuermann und Schiffer auf großer Fahrt. Die Gewerbebefugnis dieser Klassen ist aber nur bei den Schiffern auf großer Fahrt und den Seesteuerleuten dieselbe geblieben, hat dagegen bei den beiden unteren Klassen Änderungen von zum Teil weittragender Bedeutung erfahren. Den Schiffern auf kleiner Fahrt, die früher Schiffe über 400 kbm überhaupt nicht führen durften, ist es fortan erlaubt, in der Nahfahrt Schiffe jeder Größe, auch wenn sie zur Beförderung von Reisenden dienen, zu führen. Die Befugnis der Küstenschiffer ist in ähnlicher Weise dadurch erweitert, daß in der Nahfahrt die Begrenzung der Schiffsgröße auf 200 kbm in Wegfall gekommen ist, vorausgesetzt, daß die Schiffe nicht zur Beförderung von Reisenden dienen. Ferner ist die Befugnis zur Führung von Segelschiffen unter 200 kbm in die Befugnis zur Führung von Kauffahrteischiffen (also auch Dampfern) dieser Größe verwandelt. Eine nicht unwesentliche Einschränkung ihrer Befugnis ist aber dadurch entstanden, daß ihnen die Erlaubnis genommen ist, Schleppdampfschiffe jeder Größe zu führen. Die Folge wird sein, daß künftighin zu Führern von Schleppdampfschiffen von 200 bis 400 cbm Raumgehalt Schiffer auf kleiner Fahrt zu Führern von Schleppdampfern über 400 cbm gar Schiffer auf großer Fahrt genommen werden müssen. Durch diese Bestimmung wird nicht allein eine große Zahl von Schleppdampferkapitänen schwer getroffen werden, es wird überhaupt schwer halten, geeignete Personen zur Führung der großen Seeschlepper zu erhalten, da die Zahl derjenigen unter den Schiffern auf großer Fahrt, die Lust zur Schleppfahrt haben und gleichzeitig über die für diesen Beruf erforderliche Erfahrung verfügen, sehr gering sein wird *).

Zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses ist künftig bei allen Klassen sowohl der Nachweis einer bestimmten Fahrzeit, wie auch das Bestehen einer Prüfung erforderlich. (Bisher brauchten die Schiffer auf Küstenfahrt keine Prüfung abzulegen). Die Zulassung zu den Prüfungen wird außerdem bedingt durch den Nachweis ausreichenden Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens und zwar dürfen die Nachweise über das Sehvermögen im allgemeinen nicht älter als zwölf Monate sein; nur bei der Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt beträgt diese Frist 48 Monate.

Bei der Forderung der Fahrzeit ist in betreff der Dauer keine Änderung eingetreten: es müssen nach wie vor Schiffer auf Küstenfahrt 50 Monate, Schiffer auf kleiner Fahrt 60 Monate, Seesteuerleute 45 Monate und Schiffer auf großer Fahrt nach Erlangung des Steuermannspatentes 24 Monate (als Steuermann) nachweisen. Wichtige Änderungen aber enthält die Bekanntmachung in bezug auf die Qualität der Fahrzeit. So ist überall dort, wo in den bisherigen Vorschriften »Fahrzeit zur See« stand, in den neuen »Fahrzeit zur See als Decksmann« gesetzt worden, so daß also künftig Fahrzeit in der Küche, oder der Maschine nicht mehr als Vorbereitungszeit für den Beruf als Seeschiffer gilt. — Gott sei Dank!

Von den 50 Monaten Fahrzeit, die der Schiffer auf Küstenfahrt nachzuweisen hat, und die früher an keine Bedingung geknüpft waren, müssen fortan mindestens zwölf Monate auf Segelschiffen zuge-

---

*) Unter Berücksichtigung der hier angezogenen Gründe wird sich auf Antrag des Nautischen Vereins zu Hamburg auch der Deutsche Nautische Verein mit dieser Frage auf seinem Vereinstag am 29. Februar oder 1. März beschäftigen. D. R.

bracht sein. Fahrzeit auf Seeleichtern ist nur bis zur Dauer von 20 Monaten anrechnungsfähig.

Von den 60 Monaten Fahrzeit, die der Schiffer auf kleiner Fahrt nachzuweisen hat, und die früher ebenfalls an keine Bedingung geknüpft war, müssen nach den neuen Vorschriften mindestens 12 Monate auf Segelschiffen — mit Ausschluß von Küstenfischereifahrzeugen — außerhalb der Küstenfahrt nach vollendetem achtzehnten Lebensjahre zugebracht sein. Die Fahrt auf Seeleichtern, auf Küstenfischereifahrzeugen oder im Trajektdienst ist nur bis zur Dauer von 30 Monaten anrechnungsfähig.

Bei der von den Seesteuerleuten und den Schiffern auf großer Fahrt zu fordernden Fahrzeit sind neue Bestimmungen von weittragender Bedeutung nicht getroffen. Bei beiden Klassen ist die Fahrzeit auf Seeleichtern, auf Küstenfischereifahrzeugen oder im Trajektdienst nicht anrechnungsfähig, dagegen ist die auf einem Schulschiff zurückgelegte Fahrzeit für die Zulassung zum Steuermannsexamen in vollem Umfange — auch als Matrosenfahrzeit gültig. Damit ist der um diesen Punkt entstandene Streit zu Gunsten der Befürworter der Schulschifferziehung entschieden.

Sind bei diesen oberen Klassen die Anforderungen an die praktische Ausbildung, die durch den Nachweis der Fahrzeit dokumentiert wird, nahezu unverändert geblieben, so sind die Anforderungen an ihre theoretische Bildung durch die neuen Prüfungsvorschriften einer gründlichen Revision unterzogen.

Seit Jahren schon waren Klagen darüber laut geworden, daß die nautischen Prüfungen einerseits zu wenig Rücksicht auf die moderne Ortsbestimmung durch Standlinien lege, andererseits die Lehre von der Deviation der Kompasse bei der Wichtigkeit dieses Faches nicht genug betone. Hierin ist jetzt Wandel geschaffen. Von den Standlinien wird nicht nur bei den Kartenaufgaben der weitestgehende Gebrauch gemacht werden, es ist auch dafür Sorge getragen, daß diese Disziplin bei der astronomischen Ortsbestimmung auf See zu ihrem Rechte kommt, indem an die Stelle der in den früheren Vorschriften verlangten »Breiten-Bestimmung aus zwei Sonnenhöhen« die »Ortsbestimmung aus zwei beliebigen Gestirnshöhen« getreten ist. Dadurch, daß diese Aufgabe zur Bedingungsaufgabe gemacht ist, ist ihre Wichtigkeit besonders anerkannt.

Die Deviationslehre ist bei den Steuerleuten nur Gegenstand der mündlichen, bei den Schiffern auch Gegenstand der schriftlichen Prüfung. Sicher mit Recht; denn ein tiefgehendes Verständnis dieser nicht leichten Materie läßt sich in der Steuermannsklasse kaum erreichen. Von allen Änderungen der Prüfungsvorschriften erscheint mir diese Einführung der Deviationslehre als die wichtigste. Die Wirkung dieser Vorschrift wird sich in der Praxis bald bemerkbar machen.

Zu begrüßen ist es, daß künftig Steuerleute und Schiffer auch in der Physik, zu der die seemännische Praxis so viele Beziehungen hat, geprüft werden. Daß man dieses Fach bei den Schiffern sogar unter die Gegenstände der schriftlichen Prüfung aufgenommen hat, zeigt, daß man ihm besondere Bedeutung beigemessen hat.

Um die schriftliche Prüfung, die schon heute recht ausgedehnt ist, etwas zu entlasten, sind verschiedene Aufgaben, die nur geringen Wert für die Schiffahrt haben, ganz in Wegfall gekommen; andere sind zusammen gelegt, so daß die Zahl der schriftlichen Aufgaben bei beiden Prüfungen etwas kleiner geworden ist. Ganz verschwunden ist die Zeitbestimmung aus gleichen Sonnenhöhen, die niemals Freunde unter den Schiffern gefunden hat. An ihre Stelle ist in der Schifferprüfung eine neue für die Praxis außerordentlich wichtige Aufgabe getreten: die Bestimmung der Ortszeit und des Chronometerstandes aus einer Gestirnshöhe bei gegebener Länge nebst der Berechnung des täglichen Ganges. Jedenfalls bedeutet dieser Tausch nicht nur eine Erleichterung sondern auch eine Verbesserung der Prüfungsaufgaben.

Als selbständige Aufgaben sind in Wegfall gekommen: die Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne, die Bestimmung des Abstandes durch Peilungen und die Stromaufgabe. Die erste Aufgabe ist mit der Meridianbreite, die beiden letzten sind mit den Kartenaufgaben vereinigt.

Von den weiteren Änderungen der schriftlichen Prüfungen mögen hier nur noch erwähnt werden, daß bei den Nebenmeridianbreiten nur noch Beobachtungen nach dem Chronometer zugrunde gelegt werden, und vor allem, daß die Anforderungen an den deutschen Aufsatz wesentlich verschärft sind. Wurde früher von dem Prüfling nur die Fähigkeit verlangt, sich verständlich auszudrücken, so fordern die neuen Vorschriften die Fähigkeit, gegebene Fragen aus dem Gebiete der Berufstätigkeit dem Inhalte und Ausdruck nach schriftlich und mündlich genügend zu beantworten.

Gleich der schriftlichen Prüfung ist auch die mündliche nach den mannigfaltigsten Richtungen hin erweitert. Von den erst jetzt der Schifferprüfung zugewiesenen Gegenständen seien hier die folgenden erwähnt: Gebrauch der gnomonischen Karten zum Eintragen des größten Kreises. Gebrauch und Behandlung der Schiffschronometer. Regeln für das Reinigen und den Anstrich des Schiffes innen und außen und besonders innerhalb der Doppelböden und Wassertanks. Verständnis der Vorschriften der Klassifikations-Gesellschaften,

soweit das zur Beurteilung der Materialstärken nötig ist. Grundlagen der Schiffsvermessung. Allgemeine Kenntnis der Stabilität und ihres Einflusses auf die Bewegung und die Sicherheit des Schiffes. Kenntnis der Schiffs- und Ladepapiere. Kenntnis der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

Man muß sich bei einigen dieser Gegenstände wundern, daß sie erst jetzt unter die Prüfungsfächer aufgenommen sind.

Die Prüfung für die Schiffer auf kleiner Fahrt ist fast ungeändert geblieben; nur wird im Straßenrecht auf See künftig auch schriftlich geprüft werden. Bei der Beurteilung des deutschen Aufsatzes ist dieselbe Verschärfung eingetreten wie bei den Prüfungen der höheren Klassen.

Die neu eingeführte Prüfung zum Schiffer auf Küstenfahrt ist nur eine mündliche, die sich außer auf Straßenrecht auf See und Rettungsmaßregeln bei Strandungen nur auf die Benutzung der Seekarten im Bereich der Küstenfahrt erstreckt.

(Schluß folgt.)

Die Entwickelung der englischen Schiffahrt im Vergleiche mit derjenigen anderer Länder.

Die als Parlamentsdrucksachen erschienenen, vom Board of Trade dem Parlament vorgelegten Tabellen über die Entwickelung der Schiffahrt in England und anderen wichtigeren Schiffahrt treibenden Ländern enthalten ein umfangreiches statistisches Material, das auch in Deutschland von Interesse sein dürfte. Deshalb mag daraus folgendes hervorgehoben werden.

Der nach dem Schiffsraum in Registertons berechnete Schiffahrtsverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und allen anderen Ländern (Foreign Trade) hat seit dem Jahre 1840 mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1901 ununterbrochen zugenommen und im Jahre 1902 die Höhe von 99 872 719 t R. erreicht, wovon 64 902 907 t R. (d. h. 65 %) auf die britische und 34 969 812 t R. (d. h. 35 %) auf fremde Flaggen entfielen, unter welchen letzteren die deutsche Flagge mit 5 610 161 t R. und mit einer höheren Tonnenzahl (nämlich mit 10 367 601 t R.) nur die schwedisch-norwegische Flagge vertreten war.

Unter den einzelnen Häfen des Vereinigten Königreichs hatten im Jahre 1902 den größten überseeischen Schiffsverkehr:

a) in England: London 17 564 108 t R., Liverpool 13 157 714, Cardiff 12 556 644 und die Tynehäfen 8 369 347.

b) in Schottland: Glasgow 4 144 217 t R., Kirkcaldy 2 361 313 und Leith 1 880 271;

c) in Irland: Belfast 628 937 t R. und Dublin 373 674.

Von dem vorgedachten überseeischen Schiffsverkehr des Vereinigten Königreichs entfielen im Jahre 1902 auf:

	Britische Besitzungen t R.	Fremde Länder t R.
eingehend . . .	6 172 009	43 448 108
ausgehend . . .	7 052 850	43 199 752
Summe . .	13 224 859	86 647 860

Der Schiffsverkehr mit den einzelnen Ländern umfaßt folgenden Tonnenraum:

	Deutschland t R.	Holland t R.	Belgien t R.
eingehend . .	5 610 030	5 148 592	3 903 452
ausgehend . .	4 627 012	2 607 754	2 561 871
Summe	10 237 042	7 756 346	6 465 323

	Frankreich t R.	Ver. Staaten t R.
eingehend . . .	5 509 088	7 167 774
ausgehend . . .	5 765 253	6 703 410
Summe . .	11 274 341	13 871 184

In den vergleichenden Tabellen des eigenen überseeischen Schiffsverkehrs einzelner fremder Länder und Häfen wird derselbe für Deutschland im Jahre 1901 auf 29 493 043 t R. beziffert, wovon 49.8 % auf die deutsche, 27.7 % auf die britische und 22.5 % auf andere fremde Flaggen entfallen sein sollen.

Unter den deutschen und anderen nicht-britischen Häfen hatten in dem dabei zuletzt berücksichtigten Jahre 1901 die höchsten Schiffsverkehrsziffern, Ein- und Ausgang zusammengerechnet, namentlich: Hamburg 15 295 036 t R., Rotterdam 11 684 209, Antwerpen 14 984 755, Marseille 10 204 685, Genua 8 812 970 und New-York 16 797 700 t R.

Neben Statistiken des Schiffsverkehrs enthält das Werk noch Statistiken der Handelsflotten und des Schiffsbaues des Vereinigten Königreichs und einiger anderer Länder von maritimer Bedeutung. Die Handelsflotte des Vereinigten Königreichs, welche seit dem Jahre 1893 in meist steigender Proportion und im Jahre 1902 um 797 243 t R., d. h. mehr als in irgend einem der vorangegangenen Jahre zugenommen hat, umfaßte danach im Jahre 1902 10 054 770 t R., wovon 8 104 095 t R. auf Dampfer entfielen. Die entsprechenden Zahlen für das ganze britische Reich (British Empire) beliefen sich auf 11 566 745 t R., einschließlich 8 691 257 t R. Dampfschiffe. Von den vergleichsweise aufgeführten Handelsflotten anderer Länder folgen ihrer Bedeutung nach Deutschland (im Jahre 1901) mit 2 093 033 t R., einschließlich 1 506 059 t R. Dampfschiffe, Schweden-Norwegen (1901) mit 2 107 300 t R., einschließlich 872 764 t R. Dampfschiffe und die Ver. Staaten (1902) mit 5 797 902 t R. einschließlich 3 176 874 t R. Dampfschiffe, wovon jedoch nur 882 555 bezw. 458 825 t. R. auf Schiffe in überseeischer Fahrt und 4 915 347 bezw. 2 718 049 t R. auf Küstenfahrer, See- und Flußdampfer entfallen.

Der Schiffsbau des Vereinigten Königreichs, der seit dem Jahre 1859 fast ununterbrochen gestiegen ist und im Jahre 1901 seinen höchsten Stand mit 983 133 t R. erreicht hatte, ist im Jahre 1902 auf 950 425 t R. zurückgegangen, wovon 800 374 t R. für britische und 150 051 t R. für fremde Rechnung gebaut wurden.

Die vergleichsweise angeführte Schiffsbau- und Schiffszunahmestatistik Deutschlands, Frankreichs und der Ver. Staaten ergibt auch für diese Länder eine seit Jahren steigende Schiffsbautätigkeit, die, soweit sie ihren eignen Handelsmarinen zugute gekommen ist, für die letztvergangenen Jahre, wie folgt beziffert wird:

Deutchland 1900 = 118 828 t R., 1901 = 101 886 t R. (daneben 139 038 t R. aus dem Auslande zugekauft und 40 975 t R. nach dem Auslande verkauft).

Frankreich 1900 = 89 299 t R., 1901 = 105 682 t R. (daneben 31 620 t R. aus dem Auslande zugekauft und 18 452 nach dem Auslande verkauft).

Ver. Staaten 1900 = 393 790 t R., 1901 = 483 489 t R., 1902 = 468 831 t R., wovon jedoch in diesen drei Jahren nur 249 006 bezw. 291 516 und 290 122 t R. auf Schiffsbauten an den Seeküsten und alles übrige auf Schiffsbauten im Gebiete des Mississippi und der großen amerikanischen Seen entfielen.

Neue Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk in Hamburg.*)

Verordnung, nach welcher beym Laden und Löschen Schiffer, Schiffs-Officiere und Schiffs-Volk, wie auch Leichter-Schiffer, Ever- und Jellenführer sich zu verhalten haben.

1. Ein jeder Schiffer ist schuldig, bey dem Empfang und Einladen der Waaren sorgfältige Acht zu haben, ob solche dem äußerlichen Ansehen, nach wohl conditionirt und unbeschädigt sind, und darüber selbst, oder durch seinen Steuermann, ein Recive auszustellen. Würde er Waaren an Bord nehmen, woran die Fustage und Emballage sich nicht in gehörigem Stande befindet, und die augenscheinlich nicht wohl conditionirt und beschädigt sind, so muß er sich von dem Ablader darüber einen Schein geben lassen, auch in dem Recive und Connossement, das er ausstellet, ausdrücklich mit erwähnen, daß solche Waaren nicht wohl conditionirt an Bord genommen. Unterläßt er dieses, und nimmt die Waaren ohne solchen Schein und ohne Erwähnung der daran äusserlich wahrzunehmenden Beschädigung an, so wird dafür gehalten, daß die Waaren gut und wohl conditionirt an Bord gekommen, und der Schiffer muß dasjenige, was daran fehlt, dem Kaufmann ersetzen, es wäre denn, daß er erweisen könnte, daß diese Beschädigung auf der Reise durch Unglück und See-Schaden sey.

2. Der Schiffer wird durch das von seinem Steuermann ausgestellte Recive eben so verpflichtet, als wenn er es selbst geschrieben hätte. Jedoch bleibt ihm sein Regreß gegen diesen vorbehalten.

3. Währender Zeit, daß ein Schiff geladen oder gelöscht wird, soll entweder der Schiffer oder der Steuermann beständig am Bord seyn, und nicht vom Schiffe gehen, so lange das Laden oder Löschen dauert. Würden sie ihre Pflicht hierin versäumen, so wird angenommen, daß die Waaren äusserlich gut und wohl conditioniert eingeladen worden, und der Schiffer muß den daran sich äussernden Schaden vergüten; doch kann er seinen Regreß an den Steuermann nehmen, wenn dieser zu der Zeit, da es seine Schuldigkeit erforderte, nicht am Bord gewesen. Auch dürfen, während der Ladung und Löschung, keine unbekannte Leute aufs Schiff gelassen, oder, wenn Schauer, oder Stauer und dergleichen Leute gebraucht werden, müssen deren Namen und Wohnörter vom Schiffer oder Steuermann wohl notirt werden, und sie für dieselben einstehen.

4. Die Zugänge zu den Stellen oder Plätzen, wo Kaufmanns-Güter liegen, müssen sorgfältig verschlossen, und die Schlüssel in einem verschlossenen Pulte oder einer Kiste aufgehoben werden, zu welcher Kiste oder Pult niemand, als der Schiffer oder Steuermann den Schlüssel haben.

5. Diese Zugänge oder Luken sollen niemals, besonders des Abends, nicht anders als in Gegenwart des Schiffers oder Steuermanns, geöfnet werden. Sind sie hierin saumselig, so ist aller Schade, der den Waaren durch Beraubung und Diebstal zugefüget wird, mit Vorbehalt seines Regresses an den Steuermann, für des Schiffers Rechnung.

6. Ueberhaupt und indstincte ist der Schiffer verpflichtet, die ihm anvertrauten Güter, zufolge der in seinem Connossement übernommenen Verbindlichkeit, so wie er sie empfangen, unverkürzt abzuliefern, und folglich für allen auf dem Schiffe denenselben zugefügten Schaden, und so viel sie vermindert worden, (Havarie und See-Schaden ausgenommen) einzustehen, wenn solche nemlich, wie schon gesagt, äußerlich beschädigt, und die Fustage und Emballage verändert oder gar geöffnet befunden worden. Wenn der Schiffer sich auf Havarie und See-Schäden beruft, muß er specifice darthun, wodurch dieser Schade entstanden, und wo der an der Waare befindliche Defect geblieben sey. Hiezu reicht die bisher gewöhnliche Volks-Verklarung: daß sie von den geladenen Gütern nichts entwandt haben, noch wüßten, daß von Andern etwas entwandt worden, nicht hin; sondern es muß das Journal von jedem Schiffer, 24 Stunden nach seiner Ankunft im Haven, einem der Admiralitäts-Registratoren exhibirt, solches von ihm, oder zugleich von dem Empfänger der Waare, wenn solcher will, genau durchgesehen, über jeden Umstand, wodurch der Schade entstanden, und wo der Defect geblieben sey, müssen, bey der Verklarung, von dem Registrator die Fragen genau eingerichtet, und solche Verklarung nicht bloß, wie zeithero misbräuchlich geschehen, von dem gesammten Schiffsvolke auf einmal; sondern, nach den Umständen, von jedem Matrosen besonders, auch von dem Schiffer und Steuermanne zugleich mit und zwar zuerst geleistet, und nach vorgelesener Verwarnung vor der Strafe des Meineides körperlich beschworen werden. Den Empfängern der Waare, wenigstens den vornehmsten, muß die Zeit der aufzunehmenden Verklarung zuvor angezeigt werden, damit sie sich auch dabey einfinden können, falls sie es nötig halten.

7. Diejenigen, welche eines an den Waaren oder Schiffs-Gerätschaften, es sey in dem großen, oder Leichter-Schiffe, Ever, oder sonst begangenen Diebstals überführt worden, sollen mit Staupenschlag, Brandmark und Gefängnis im Spinnhause, auch nach Befinden, und insonderheit, wenn sie den Diebstal mit Erbrechung der Schiffs-Luken verübt, mit dem Strange, und überhaupt, wegen der immer häufiger werdenden Schiffsdiebstäle, und wegen deren, im Ganzen genommen, großen und allgemeinen Schädlichkeit für das hiesige Commercium, schärfer, als gemeine Diebe bestraft werden. Eine eben solche scharfe Strafe haben auch diejenigen zu gewarten, welche verdächtige Kaufmannsgüter in ihre Wohnungen aufnehmen, solche gekauft, getauscht, oder in Bezahlung angenommen haben wollen, ohne nachher ihren Gewährsmann dergestalt nennen zu können, daß solcher zu Rede gestellt werden mag; wie auch alle diejenigen, welche zu solchen Diebstälen, durch Transportirung der verdächtigen Waaren, oder sonst auf irgend eine Art beförderlich gewesen und Hülfe geleistet haben.

8. Bey der Löschung muß der Schiffer sich von dem Leichter-Schiffer oder Everführer, der die Waare vom Bord holet, ein kleines Manifest ausstellen und selbigen darunter quitiren lassen.

9. Wenn die Güter durch Havarie oder andre ausserordentliche Zufälle an der Fustage oder Emballage beschädigt sind, so soll der Schiffer solche nicht aus der Lage nehmen, sondern dem Kaufmann davon zeitig Nachricht geben, damit er wegen der Löschung oder allenfalls vorgängigen Besichtigung durch die Schiffer-Alten, ob die Waare auch gut garnirt und gestauet gewesen, so wie er es am besten findet, verfahren könne; widrigenfalls er, wenn er, besonders im Haven, die Lage eigenmächtig gebrochen, den sich etwa ereignenden Defect unausbleiblich vergüten muß.

10. Bey Wein, Branntewein, Oel, Eßig, und andern flüßigen Waaren wird das Gefäß für gut und wohl conditionirt

*) Diese »neue« Verordnung, die aus dem Jahre 1766 stammt und als Vorläufer des heute geltenden Hamburger Hafengesetzes bezeichnet werden darf, ist uns von einem Freunde unseres Blattes zur Verfügung gestellt worden. Wir ersehen aus den Vorschriften, welches hohe Gewicht schon damals auf tadellose Ablieferung und richtigen Empfang der Schiffsgüter gelegt wurde. Das »Recive« des Steuermanns, der auch Schiffsoffizier genannt wird, hatte mindestens dieselbe Bedeutung wie heute im Auslande, woraus sich auch Schlüsse auf seine rechtliche Stellung an Bord ziehen lassen. Außerordentliche Befugnisse stehen dem Wasserschout zu, der die Funktionen eines Schiffs-Klassifikationsbeamten, eines Hafenmeisters und eines Richters mit großer Vollmacht ausübt. Alles in allem liefert jenes Gesetz ein sprechendes Zeichen von Verständnis und Fürsorge für die in der Seeschiffahrt beschäftigten Erwerbsgruppen.

angesehen, wenn es bis auf eine gute Handbreit voll ist, fehlt mehr daran, so steht es in des Kaufmanns Willkühr, ob er es empfangen, oder für die Fracht am Bord stehen lassen wolle. Will er es empfangen, so muß der Schiffer das Spunt nicht eher öffnen, als in Beyseyn des Kaufmanns oder seines Gevollmächtigten, und sodann die Maasse nehmen, damit man wisse, wie viel die Leichter-Schiffer oder Everführer wieder zu liefern haben. Geht das Schiff so tief, daß es unten auf der Elbe gelöscht werden muß, oder wenn außerdem niemand von des Kaufmanns Leuten gegenwärtig ist, so muß der Leichter-Schiffer das Interesse des Kaufmanns hierin bestens beobachten. Bey Löschung in Notfällen ceßiren sowohl diese als die in dem vorigen Artikel enthaltenen Verfügungen.

11. Wenn der Leichter-Schiffer seine Quitung oder Manifest wegen des Empfanges der Waaren an den Schiffer gegeben, so tritt er dadurch in die Verbindlichkeit des Schiffers und muß solche gut und wohl conditionirt an den Everführer abliefern und in Ermangelung dessen für alles, was daran fehlen sollte, haften. Sind die Waaren nicht wohl conditionirt, sondern dem äusserlichen Ansehen nach beschädigt, so muß der Leichter solche nicht vom Bord nehmen, es wäre denn, daß die Notwendigkeit erforderte, sie zu löschen, in welchem Falle der Schiffer dem Leichter einen oder zween Matrosen mitgeben soll, auch sodann bis zur Ablieferung vom Bord des Leichters responsable bleibt. Wenn ein Leichter-Schiffer nicht selbst fährt, oder zwey, oder mehrere Leichter-Schiffer hält, so muß er für die darauf gesetzten Knechte eben so gut stehen, als wenn er selbst darauf führe. Leichter-Schiffer, oder die dem Schiffe vorgesetzten Knechte und Steuerleute dürfen, während des Ladens und Löschens, nicht vom Bord gehen; auch sollen keine unbekannte, oder nicht in das Leichter-Schiff gehörige Leute, Jellenführer u. d. gl. an Bord gelassen werden. Auch soll überall kein Leichter-Schiffer, Knecht oder Junge auf irgend einem Leichter-Schiffe zugelassen werden, er habe sich denn zuvor bey löbl. Admiralität gemeldet, welche untersuchen wird, ob er des Schreibens erfahren, wie etwa sein Wandel beschaffen, und ob er überhaupt tüchtig sey; sodann muß er mit einem Scheine von der Admiralität bei dem Wasserschout seinen Vor- und Zunamen, sein Alter und seinen Geburts- und Wohn-Ort anzeigen, sich von demselben eine Nummer geben lassen, welches er hinten auf sein Schiff deutlich zu setzen hat, auch von demselben ein Attest erhalten, daß er in seinem Buche verzeichnet stehe. Ohne ein numerirtes Schiff zu haben, und ohne einen solchen Schein darf kein Leichter-Schiffer selbst fahren, noch jemand in seinen Dienst nehmen, bey Strafe von 10 Thlr., wenn er solchen Schein nicht selbst für seine Person hätte, wie auch für jede Person, die er ohne selbigen mitgenommen hätte. Die Leichter-Schiffer haben also sogleich innerhalb acht Tagen, nach Publication dieser Verordnung, sich, ihre Knechte und Jungen, obbesagtermaassen vor der Admiralität zu sistiren, von dem Wasserschout sich das Nummer ihres Schiffes geben, sich von demselben zu Buche bringen und sich einen Schein ausstellen zu lassen, welches vorjezt unentgeldlich geschehen wird. In der Folge aber muß jeder, welcher sich in die Leichterfahrt begeben will, dem Wasserschout für das zu Buche-Bringen und den Schein 3 Mk., der Knecht 6 ß, und der Junge 3 ß bezahlen. Der Wasserschout muß darauf vigiliren, daß diese, vorbehältlich fernerer Verfügung, getroffene Einrichtung beobachtet werde, und muß er die straffälligen Leichter-Schiffer, Knechte und Jungen bey der Admiralität von Zeit zu Zeit angeben. Einem jedem Leichter-Schiffer, welcher zu Buche gebracht wird, muß der Wasserschout eine hinlängliche Anzahl von Extracten aus dieser Verordnung für die Leichter-Schiffer und deren Leute, nebst dem Mandate wegen der Schiffs-Diebstäle, zustellen lassen.

12. Wenn der Everführer das Gut aus dem Leichter in Empfang nimmt, so quitiret er den Leichter-Schiffer, so wie dieser den Haupt-Schiffer quitiret hat, wodurch denn der Everführer in die Verbindlichkeit gesetzt wird, die Waaren an den Kaufmann oder dessen Bediente gut und wohlconditionirt zu liefern und, in Entstehung dessen, zur Bezahlung alles daran fehlenden gehalten ist. Uebernimmt er Waaren, die dem äusserlichen Ansehen nach nicht wohl conditionirt, so muß er solches in seiner Quitung specifice bemerken, widrigenfalls die Waaren für wohl conditioniert anzusehen sind, und er für den Schaden einzustehen schuldig seyn soll. Der Schiffer aber muß es durchaus verstatten, daß das Schadhafte von dem Everführer, unter dem Cognoscement, oder in der Quitung bemerkt werde; widrigenfalls er eo ipso für den Schaden einstehen muß. Der Everführer muß aber, wenn er ein Stück nicht wohl conditionirt befindet, solches dem Kaufmanne sogleich anzeigen. Uebrigens muß der Everführer, wenn er den Ever nicht selbst fährt, für die darauf gesetzten Knechte und Tagelöhner eben so gut stehen, als wenn er selbst führe.

13. Wenn der Everführer die Güter an des Kaufmanns Comtoir-Bediente, Quartiers- oder Arbeitsleute geliefert, und solche von ihnen unweigerlich in Empfang genommen worden, so ist er damit von fernern Ansprüchen befreyet.

14. Der Wasser-Schout soll, auf Verlangen der Schiffer, der Leichter-Schiffer und der Everführer, auch des Kaufmanns, der die Waare empfängt, und auf ihre Gefahr, deren Knechte und Tagelöhner in Arrest nehmen.

15. Der den Waaren unter obiger Bestimmung zugefügte, und von den Schiffern, Leichter-Schiffern oder Everführern zu ersetzende Schade ist nach der von dem Kaufmanne zu producirenden, und auf Begehren der Schiffer von dem Kaufmanne zu beeydigenden Factur zu berechnen, und so wie die Fracht, soviel davon vonnöthen ist, für die Vergütung des Schadens haftet; so kann auch solche, wenn sie deponirt worden, oder so viel davon zur Ersetzung des Schadens nöthig ist, nicht anders als gegen genugsame, selbstschuldige Bürgschaft, worüber der dabei interessierte Teil zu hören ist, dem Schiffer ausbezahlt werden.

16. Die Jellenführer, welche Wein, Branntewein oder anderes Getränke verkaufen, sollen sich des Herumfahrens zu Feilbietung ihrer Waare an das Schiffs-Volk gänzlich enthalten, und wenn sie dem zuwider handeln, sollen sie von der Soldateske, den Visiteurs und dem Havenmeister im Baume, oder sonst angehalten, arretirt, ihnen alles, was sie an Getränke zum Feilbieten bey sich führen, weggenommen, und sich überdem, nach Befinden, gestraft werden. Auch soll jeder der jetzt hier befindlichen Jellenführer, acht Tage nach Publication dieser Verordnung, so wie auch jeder, welcher in der Folge hier Jellen halten will, bey der Löbl. Admiralität sich melden, welche untersuchen wird, ob er schreiben könne, wie sein Wandel beschaffen, und ob er überhaupt tüchtig sey. Wenn er nun von derselben angenommen und einen Schein erhalten, muß er seinen Vor- und Zunamen, sein Alter, Geburtsort und Wohnung bey dem Wasserschout angeben, zu Buche verzeichnen, sich eine Nummer geben lassen, welches er hinten auf seine Jelle deutlich zu setzen hat, und einen Schein von dem Wasserschout nehmen, daß er in dem Buche verzeichnet stehe. Auch soll der Wasserschout einem jeden Jellenführer ein Exemplar dieses 16ten Artikels der Verordnung, nebst dem Mandat wegen der Schiffs-Diebstäle, insinuiren. Die gegenwärtigen Jellenführer muß er unentgeldlich zu Buche bringen und den Schein ertheilen. Von künftigen neuen Jellenführern aber erhält er von jedem 1 Mk. für diese Bemühung. Wer, ohne solchen Schein erhalten zu haben, und ohne Nummer der Jelle mit Jellen fährt, muß jedesmal 1 Mk. Strafe erlegen, und muß der Wasserschout die Straffälligen bey der Admiralität angeben.

17. In kurzen Tagen soll bey eingebrochener Nacht kein Fahrzeug weder in dem Haven noch in den Flethen nach 8 Uhr ohne Leuchte fahren, und auf den Contraventions-Fall das Fahrzeug angehalten, und wer sich darauf befindet, durch

den Wasser-Schout in Arrest genommen werden. Auch soll es, nach geschlossenem Baume, überall nicht erlaubt seyn, außerhalb Baums Waaren ans Land zu fahren, bey Strafe der Confiscation und des Arrestes.

Diese Verordnung, nebst dem Mandat wegen der Schiffs-Diebstäle, hat der Schout dem sämmtlichen Volke jedesmal vorzulesen, und ein Exemplar von beyden mit an den Bord zu geben; zu Cuxhaven aber muß der Admiralitäts-Lootse beydes den ankommenden Schiffern insinuiren, damit diese sich darnach achten, und den Inhalt des Mandats dem Schiffsvolke nachdrücklichst einschärfen mögen.

Hamburgs Seeschiffahrtsverkehr mit den Haupt-Handelsstaaten der Welt im Jahre 1903.

Das günstige Ergebnis der hamburgischen Seeschiffahrtsentwicklung im eben abgelaufenen Jahre 1903 gegenüber dem Jahre zuvor ist wesentlich auf Rechnung des wachsenden Verkehrs zu setzen, der Hamburg mit deutschen, britischen und nordeuropäischen Häfen, ferner mit den atlantischen Häfen Amerikas, mit der West- und Nordküste Afrikas sowie mit Ostindien und den ostindischen Inseln verbindet. In einkommender und ausgehender Fahrt sind nach den Mitteilungen des Hamburger handelsstatistischen Bureaus im Jahre 1903 insgesamt 28 101 Seeschiffe mit 18,4 Mill. t N.-R., das heißt 1506 Schiffe und 945 000 t R. mehr als im Jahre 1902, gezählt worden. Die Steigerung dieses Schiffsverkehrs ist — nach der Statistik des einkommenden Verkehrs gemessen — am größten bei den von Großbritannien und Irland kommenden Schiffen gewesen: sie stellte sich bei 4101 Fahrzeugen mit 2,8 Mill. t N.-R. auf 238 000 t. Die nächst größte Vermehrung der einkommenden Tonnage wurde bei Schiffen aus den atlantischen Häfen der Vereinigten Staaten festgestellt; sie betrug 170 000 t bei einer Gesamtfrequenz von 410 Schiffen mit 1,4 Mill. t N.-R. Freilich hatte dieser Verkehr mit den Vereinigten Staaten im Jahre 1902 einen erheblichen Ausfall gehabt; die Zahlen von 1903 stellen den Stand von 1901 noch nicht ganz wieder her. Hinter England und den Ver. Staaten, die im Importverkehr Hamburgs an der Spitze stehen, erscheinen nach ihrem Gesamtverkehr mit Hamburg an dritter Stelle die deutschen Häfen (einschließlich Helgolands), von wo 5134 Schiffe mit 912 000 t R. im Jahre 1903, 45 000 t mehr als im Jahre 1902, in den Hamburger Hafen einliefen. Der Steigerung des Verkehrs nach würde an dritter Stelle Nordeuropa treten; die Tonnage dorther kommender Schiffe summierte sich auf 568 000 t und übertrifft die nächst frühere um 80 000 t. Von den außereuropäischen Gebieten haben nächst den Ver. Staaten Argentinien mit Uruguay und Westindien mit einem Zuwachs von je 36 000 t einkommender Tonnage (Gesamtverkehr in dieser Richtung 364 000 und 104 000 t im Jahre 1903) die größten Erfolge gehabt.

Im Gegensatz zu diesem erfreulichen Aufschwunge, der das gesamte Resultat der Hamburgischen Schiffbewegung stark günstig beeinflussen konnte, hat der Verkehr mit den Niederlanden und Belgien, mit den Häfen am Mittelländischen Meere, mit der Westküste Amerikas, Ostafrika und dem Kapland, China, Japan und Australien in der Statistik der einkommenden Seeschiffe Hamburgs im Jahre 1903 ungünstige Resultate ergeben. Erheblich geringer als im Jahre 1902 ist allerdings nur die Tonnage der von der Westküste Amerikas kommenden Seeschiffe gewesen: sie betrug 303 000 t, der Ausfall gegen das Vorjahr 133 000 t. Dieser starke Rückgang hat hauptsächlich den Segelschiffsverkehr betroffen, der noch im Jahre 1901 weit über zwei Drittel des westamerikanischen Schiffsverkehrs mit Hamburg vermittelte, neuerdings nur noch wenig mehr Tonnage repräsentiert als der Dampfschiffverkehr; aber auch der Dampfschiffverkehr ist von 172 000 t des Jahres 1902 auf 143 000 t im Jahre 1903 heruntergegangen. Bei den von Belgien und den Niederlanden kommenden Schiffen betrug die Minderung der einkommenden Tonnage gegen das vorhergehende Jahr 19 000 t (Gesamtverkehr einkommend 284 000 t) bei den Schiffen von der afrikanischen Ostküste und dem Kapland 17 000 t (Gesamtverkehr einkommend 111 000 t), bei den Schiffen vom Mittelländischen Meere 14 000 t (Gesamtverkehr 246 000 t). Von den übrigen Ländern kamen je 4–7000 t weniger herein. Von der Westküste Amerikas abgesehen hat sich also der im Schiffsverkehr mit verschiedenen Ländern konstatierte Rückgang in durchaus mäßigen Grenzen gehalten, und ihm steht im ganzen ein sehr namhafter Fortschritt gegenüber, der die Weltstellung Hamburgs glänzend behauptet.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Amerika Linie beauftragte den Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik in Vegesack, mit dem Bau von **drei grossen Fracht- und Passagierdampfern** von je 7700 t Tragf., welche für die ostasiatische Fahrt bestimmt sind. Außerdem übertrug die Unterweser-Schleppschiffahrt-Gesellschaft genannter Werft den Bau eines **grossen Seeleichters** von 1600 t Tragf. Einschließlich dieser Aufträge hat der Bremer Vulkan nunmehr zwölf Fahrzeuge im Bau.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie übertrug der Germaniawerft in Kiel den Bau **eines grossen Doppelschraubendampfers** für Truppentransporte.

* * *

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft nahm in letzter Zeit wieder **zwei grössere transatlantische Dampfer** in Auftrag, nämlich von der Hamburg-Amerika Linie einen für die Fahrten nach der Westküste Südamerikas bestimmten **Fracht- u. Passagierdampfer**, und von der Deutsch-Austral. Dampfschiffahrts-Ges. **einen Frachtdampfer.** Es befinden sich außerdem in Bau resp. in Auftrag 9 Dampfer für deutsche und auswärtige Rechnung, z. T. ebenfall in größten Dimensionen.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Neptunwerft in Rostock lief am 30. Januar der Doppelschraubendampfer »**Käte Dick**«, vom Stapel. Das Schiff ist für Rechnung der Rostocker Reederei F. W. Fischer als Quarterdeckschiff mit Brücke, Poop und Back aus deutschem Siemens-Martinstahl erbaut worden. Der Raumgehalt beträgt 800 t. Die Abmessungen sind: 178 × 28.6 × 14.6. Der Dampfer soll mit einer dreif. Compoundmaschine von 400 HP. ausgerüstet werden. Fahrgeschwindigkeit 10 Knoten. Ablieferung Ende Februar oder Anfang März.

* * *

Auf der Werft der A.-G. »Weser« lief der Neptundampfer »**Leda**« glücklich vom Stapel. Der Dampfer ist für die Fahrt zwischen den Ostseehäfen und Rheinhäfen bestimmt. Die Dimensionen sind folgende: 54.61 × 8.23 × 3.85 m. Tragf. 840 t, Maschinenkraft 300 HP.

* * *

Der für C. Gustav Gabel, Hamburg, von Janßen & Schmilinsky gebaute Schleppdampfer »**Hoffnung**« wurde am

9. Februar glücklich zu Wasser gelassen. Der Neubau, der eine Maschine von 150 HP. erhält, hat folgende Dimensionen: $48^1/_2 \times 15 \times 7.2$.

* * *

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 8. Februar ein für die Donau im Bau befindlicher Schleppdampfer glücklich vom Stapel. Derselbe erhielt den Namen »**Turliani**«.

* * *

Probefahrten.

Der neue Fischdampfer »**Braunshhweig**«, auf der Werft von G. Seebek A.-G. für die Dampffischerei-Ges. »Nordsee« in Nordenham gebaut, machte am 1. d. M. seine Probefahrt, deren günstiges Ergebnis zur sofortigen Übernahme des Schiffes seitens der Bestellerin führte.

* * *

Der für die Firma J. v. Eitzen in Altona auf der Werft von H. C. Stülcken & Sohn erbaute Fischdampfer »**Neptun**« hat am 6. Februar eine Probefahrt unternommen, auf der bei 380 HP. eine Fahrgeschwindigkeit von 11 Knoten erzielt wurde.

Vermischtes.

Die Deputation für Handel und Schiffahrt verleiht aus der **Filby-Prämien-Stiftung** für die Navigationsschule Prämien für solche Schüler, welche sich durch Fleiß und Tüchtigkeit besonders ausgezeichnet haben. Die Prämien bestehen in einer Beobachtungsuhr, einem Marineglas oder einem sonstigen nautischen Instrumente. Im vergangenen Jahre ist dem Schüler der Steuermannsklasse Herrn John Walther Langhans und dem Schüler der Schifferklasse Herrn Ernst August Ansel, welche beide die Prüfung mit Auszeichnung bestanden und die Reichsprämie erhalten haben, eine Prämie zuteil geworden.

Die **Hamburg-Amerika Linie** hat von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die 3 Dampfer »Antonia«, »La Plata« und »Patagonia« angekauft. Die beiden erstgenannten Dampfer fahren auf der Linie Genua—La Plata und der letzte befindet sich jetzt auf der Reise von Hamburg nach Nordbrasilien.

Hamburgische Expedition zu Gelbfieberstudien in südamerikanischen Häfen. In den letzten Jahren sind in verschiedenen europäischen Staaten, die im Verkehr mit den Tropen stehen, Institute für Tropenkrankheiten und Tropenhygiene errichtet worden. So in London, in Liverpool, in Bordeaux, in Lissabon und an anderen Orten. Seit drei Jahren besteht auch für Deutschland ein derartiges Institut in Hamburg, das auf Kosten des hamburgischen Staates errichtet und mit dem Seemannskrankenhause verbunden wurde. Die Leitung des Instituts hat der hamburgische Hafenarzt Dr. Nocht. Diese Institute haben teils Lehraufgaben — im Hamburger Institute sind bis jetzt über 140 Ärzte für die Tätigkeit in den Tropen vorbereitet worden — teils sollen sie der weiteren Erforschung der Tropenkrankheiten und den Ausbau der Tropenhygiene dienen. Dieser Teil ihrer Aufgabe kann durch ausschließlich in der Heimat betriebene Studien nicht vollständig erfüllt werden; so müssen wissenschaftliche Expeditionen in die Tropen selbst entsandt werden. Während in Deutschland bisher ausschließlich durch das Reich und auf Reichskosten — vom Kaiserlichen Gesundheitsamt oder vom Institut für Infektionskrankheiten in Berlin ausgehend — solche Expeditionen ausgesandt wurden, hat man in England und Frankreich schon mehrere solche Unternehmungen mit großen privaten Mitteln ausgerüstet. Diesem Beispiel folgend haben jetzt Hamburger Reedereien und Kaufleute namhafte Mittel zur Verfügung gestellt, damit zwei Ärzte des Hamburger Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten (Dres. Otto und Neumann) nach Südamerika gehen und dort Studien über das gelbe Fieber anstellen können, eine Krankheit, deren Ursache wir zwar noch nicht kennen, deren Übertragungswegen aber jetzt amerikanische und französische Gelehrte auf die Spur gekommen sind. Abgesehen von wissenschaftlichen Forschungen soll die Hamburger Expedition Beobachtungen über die neuen, jetzt drüben geübten Verhütungsmaßregeln gegen die Seuche sammeln und sich mit der Frage beschäftigen, wie den schweren Verlusten, die der deutsche Handel und die deutsche Schiffahrt in einzelnen Epidemiejahren durch das gelbe Fieber erlitten haben, auf Grund der neuesten Forschungsergebnisse in Zukunft vorzubeugen sein wird. Weitere Forschungen auf diesem Gebiete haben gerade für Hamburg Interesse, da es mit den Gelbfieberländern in besonders reger und inniger Verbindung steht. Die Ausrüstung der Expedition durch Hamburger Reedereien und Kaufleute ist ein Zeichen dafür, wie sehr dort die Bestrebungen für die Förderung der Gesundheitspflege und die Seuchenbekämpfung in den Tropen geschätzt werden. Die Expedition, der der beste Erfolg zu wünschen ist, hat am 10. Febr. auf dem Postdampfer »Prinz Eitel Friedrich« den Hamburger Hafen verlassen, um sich zunächst nach Rio zu begeben.

Am 4. Februar ist in Emden die **Heringsfischereigesellschaft »Grosser Kurfürst, Heringsfischereigesellschaft«** mit einem Aktienkapital von 1 Million Mark gegründet worden. Es ist geplant, den Betrieb 1905 mit zehn Loggern zu eröffnen und 1906 zehn weitere einzustellen.

Über ein internationales Schiffsvermessungsverfahren äußert sich die Handelskammer zu Altona: Zu der von schwedisch-norwegischer Seite gegebenen Anregung, auf eine internationale Vereinheitlichung des Seeschiffs-Vermessungsverfahrens hinzuwirken, hat die Kammer sich dahin geäußert, daß sie zwar für die deutsche Schiffahrt unter den bisherigen Verhältnissen keine wesentlichen Benachteiligungen habe feststellen können, daß aber trotzdem die beteiligten Kreise ihres Bezirks eine Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in der Anwendung des englischen Moorsom'schen Vermessungssystems warm befürworteten. Besonders lästig würde die Nichtanerkennung der deutschen Meßbriefe in den nordischen Reichen empfunden; eine Beseitigung auch dieses Mißstandes werde mit Dank begrüßt werden.

Die **Erweiterungsbauten des Freibezirks in Bremen** haben im Jahre 1903 gute Fortschritte gemacht. In dem neuen Hafenbassin II wurden auf der Südseite, am Hafenkopf und in rund 200 m auf der Nordseite die Kajemauern bis auf die Verlegung der Deckplatten ausgeführt, während die noch übrigen 400 m Kajemauern auf der Nordseite bis auf 1,20 m über Bremer Null hergestellt wurden. Die beiden Molen an der neuen Einfahrt des Hafens wurden bis auf die Verlegung der Deckplatten und kleine Hinterfüllungsarbeiten vollendet. Zu diesen Anlagen wurden rund 43 000 kbm Beton und rund 1400 t Eisen für die Rostflächen der Kajemauern verarbeitet. Der Ausbub des neuen Hafens sowie des Werfthafens der Aktien-Gesellschaft »Weser« in Gröpelingen durch Bagger wurde fortgesetzt; es sind im ganzen an Baggerboden gefördert worden rund 1 600 000 kbm, von denen ein Teil auf das für Ablagerungszwecke erworbene und hergerichtete Areal in Oslebshausen gebracht wurde; ein anderer Teil im Betrage von etwa 370 000 kbm ist zur Hinterfüllung der Kajemauern und Molen verwendet. Die neue Hafeneinfahrt wurde am 24. September dem Verkehre geöffnet unter gleichzeitiger Schließung der alten Einfahrt des Holz- und Fabrikenhafens. Ferner wurden die neuen Verbindungsstraßen von der Stadt nach dem neuen

Hafen II und nach dem Holz- und Fabrikenhafen bis auf die Pflasterungsarbeiten ausgeführt. Für diese Arbeiten war eine Bodenbewegung von rund 100 000 kbm notwendig; für die Überführung der Gleise über die tiefergelegten Straßen wurden 4 eiserne Brücken ausgeführt. Die Vollendung des neuen Hafens in dem zunächst in Aussicht genommenen Umfange soll im Oktober 1905 erfolgen; hoffentlich wird sich dieser Termin inne halten lassen. Wir teilen auch diesmal, um die Dringlichkeit der Erbauung des zweiten Hafenbassins zu beleuchten, einige Zahlen mit: es kamen in der Stadt Bremen seewärts an:

1880 (vor dem Zollanschlusse)	993 Schiffe	mit	62 208 t R.
1890 (nach d. Zollanschlusse)	1137 »	»	173 404 »
1895 » » »	1731 »	»	651 976 »
1900 » » »	2108 »	»	895 809 »
1901 » » »	2140 »	»	933 298 »
1902 » » »	2273 »	»	1 101 279 »
1903 (11 Monate)	2136 »	»	1 004 560 »

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Hamburg-Amerika Linie beschloß, der gesamten Mannschaft der »Phoenicia« für ihre aufopfernde, hingebende Tätigkeit während der Hilfsexpedition doppelte Löhne für die ganze Dauer derselben auszahlen zu lassen.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie hat die bisher von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft betriebene Genua—La Plata-Linie übernommen und wird auf ihr die von der letzteren Gesellschaft jetzt erworbenen Dampfer beschäftigen.

* * *

In der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses gab Minister Budde namens der Staatsregierung zur Frage der Einführung von Schiffahrtsabgaben die Erklärung ab, daß die bisherigen Grundsätze aufrechterhalten werden sollen und die gegenteiligen Mitteilungen der Presse unzutreffend seien. Dies schließe aber nicht aus, daß auch auf den natürlichen Wasserstraßen für die Benutzung derjenigen Strecken Gebühren erhoben werden dürfen, die künstlich vertiefte Fahrrinnen erhalten hätten. Die Einführung solcher Abgaben sei beabsichtigt.

* * *

Aufsichtsrat und Vorstand der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben beschlossen der General-Versammlung eine Dividende von 6 pCt. zur Verteilung vorzuschlagen.

* * *

Ausland.

Durch den am 11. Januar erfolgten Beitritt der Houston-Line zur südafrikanischen »Conference Steam Lines«, die bis dahin von der Liverpooler Reederei auf das Schärfste bekämpft worden war, steht eine erhebliche Frachterhöhung nach Südafrika bevor.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 8. Februar. Als Mitglieder werden die Herren Lotse Siemsen und Kapitän Krause aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand Fortsetzung der Beratung über die in einer früheren Sitzung schon eingehend besprochenen Schiffsfeuerlöschmethode. Hierzu war ein Schriftstück von der Deutschen Schiffsfeuerlöschgesellschaft in Bremen eingegangen, das verlesen wurde. Aus demselben geht hervor, daß in dem Feuerlöschverfahren mit Kohlensäure nach dem System Gronwald ein sicheres Mittel zu erblicken sei, Schiffsbränden in ihrem Entstehen vorzubeugen. Herr Kapitän v. Schrötter geht hierauf, nach den »Hamb. Nachr.«, auf die verschiedenen Angriffsmethoden der Berufsfeuerwehren ein und verneint, daß Kohlensäure als Feuerlöschmitttel die erwünschte Sicherheit gegen Brände biete, die man erwartet habe. Der Redner glaubt, daß das Verfahren noch als ein Experimentieren zu betrachten sei. Er geht dann auf verschiedene Brandfälle ein, die sich im Laufe der letzten Jahre im hiesigen Hafen ereignet haben, und die darlegen sollen, daß gegenwärtig bei der guten Schulung der Feuerwehr, deren Methoden unstreitbar die sichersten seien, um Schiffsbrände mit Erfolg zu bekämpfen. Der alte Gebrauch, jedes Feuer durch soviel Wasser als möglich abzutöten, sei besonders bei Schiffsbränden durchaus nicht mehr am Platze und es sei daher anerkennenswert, daß die Meinung sich jetzt Bahn gebrochen habe, das Feuer wenn tunlichst so schnell als möglich bloszulegen und dann erst mit wenig Wasser zu bekämpfen. Dieser Gebrauch sei auch in letzter Zeit von Erfolg gekrönt gewesen. Das Feuer ist nach hartem Kampfe bewältigt worden, dabei wurde aber der Wasserschaden auf ein bedeutend geringeres Maß herabgedrückt. Der Redner weist noch darauf hin, daß es notwendig ist, bei Schiffsbränden immer den Rauchhelm in Tätigkeit treten zu lassen. Dieser habe sich bei allen Gelegenheiten als äußerst praktisch erwiesen. Er betont schließlich noch, daß alle Feuerlöschmethoden mit Gas oder chemischen Mitteln niemals die Feuerlöschgeräte der Feuerwehr überflüssig machen würden, wenn die Möglichkeit vorhanden ist, das Feuer auf direktem Wege anzugreifen. Die sich anschließende Diskussion ergibt, daß die Verlöschmethoden mit chemischen Mitteln noch nicht genügend erprobt seien, um sich eine umfassende, abschließende Meinung bilden zu können. Es wurde daher folgender, vom Vorsitzenden eingebrachter Antrag einstimmig angenommen: »Der Nautische Verein zu Hamburg hält die bisher zur Einführung vorgeschlagenen Feuerlösch- und Desinfektionsapparate noch nicht für genügend erprobt, um solche im allgemeinen zur Einführung auf Schiffen zu empfehlen.«

Büchersaal.

Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr von Dr. R. Jannasch. Berlin 1904. 8°. In Kommission bei Robert Friese in Leipzig. Preis 3 Mk. Alleinvertrieb für Hamburg und Umgegend, L. Friederichsen & Co., Hamburg.

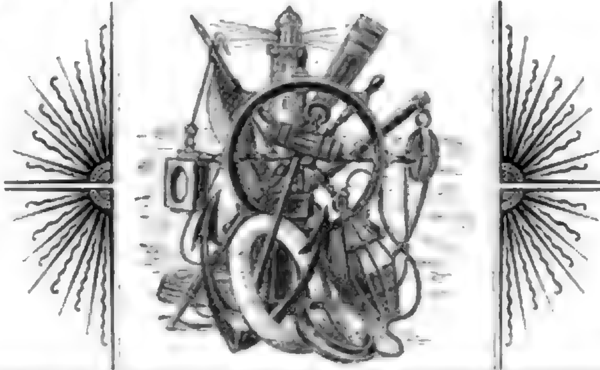
Die stetig zunehmende Bedeutung des Weltverkehrs und Welthandels, die unausgesetzte Änderung der Hauptrouten macht das eingehendere Studium der wichtigsten Verkehrsstraßen nicht nur dem Seemann, sondern auch dem Spediteur, Exporteur, den Versicherungsgesellschaften und allen Denjenigen zur Notwendigkeit, welche überhaupt der Entwickelung und Wechselwirkung der auf dem Erdkreise zur Geltung gelangenden wirtschaftlichen Interessen eine größere Aufmerksamkeit widmen. Diesem Zwecke trägt die obige Schrift Rechnung. Zahlreiche übersichtliche Tabellen, sowie eine sorgfältig bearbeitete Übersichtskarte des Weltverkehrs ermöglichen eine schnelle Orientierung.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Gutachten zum Kollisionsfall „Terra" — „Hugo".

Im Nachstehenden das schon auf Seite 24 in Aussicht gestellte Gutachten des Herrn Kapt. Bening, das, wie im »Schiff« zu lesen ist, schon erwartet wird, um von Seiten der Binnenschiffer dazu Stellung nehmen zu können.

»Der Zusammenstoß der beiden Dampfer »Terra« und »Hugo« ist durch die Schuld beider Schiffsführer herbeigeführt und trägt die größere Schuld »Hugo«, die kleinere »Terra«.

Gründe. Die »Terra« kam mit gewöhnlicher Fahrgeschwindigkeit — d. i. ungefähr halbe Kraft — Oder aufwärts, dabei ungefähr die Mitte des Oderstromes haltend. Bei dem Restaurationsgarten von Wellnitz in Frauendorf wurde an Bord der »Terra« das rote Licht eines von der Zullkower Landungsbrücke abfahrenden Dampfers erblickt. In der ganz erklärlichen Annahme, daß dies ein Dampfer sei, der in Frauendorf wieder anlegen, also an dem linken Oderufer bleiben würde, und nur so stark abdrehte, um von zwei stromauffahrenden und dort anlegenden Dampfern freizukommen, wurden zwei Töne von der »Terra« gegeben und dementsprechend der Kurs nach links gerichtet. Da auf der »Terra« von dem »Hugo« kein Signal gehört wurde, mußte angenommen werden, daß »Hugo« mit dem Ausweichmanöver der »Terra« einverstanden sei. Um aber ganz sicher zu gehen, wurde das Signal nach ganz kurze Zeit wiederholt und noch energischer nach links gehalten. Als auch nach dem dritten Signal der »Terra« »ich fahre links« weder eine Änderung der Fahrrichtung noch ein Signal vom »Hugo« erfolgte, wurde die »Terra« gestoppt und mit der Maschine rückwärts gearbeitet. Daraus, daß »Terra« nicht schon nach dem ersten, von dem Hugo« unbeantworteten Linkssignal stoppte, läßt sich dem Führer der »Terra ein Vorwurf machen und gereicht ihm zur Mitschuld an dem Zusammenstoß. Der Umstand aber, daß zwei andere Dampfer dicht hinter der »Terra« fuhren, entschuldigt sein Nichtstoppen, weil die Gefahr vorlag von hinten angelaufen zu werden. Außerdem ist es eine allgemeine und fast täglich schwer empfundene Unsitte, daß die kleinen auf der Oder verkehrenden Personendampfer, fast nie die Signale der größeren Dampfer beantworten, wenn sie auf das signalisierte Ausweichen eingehen. Der Führer der »Terra« hat sicherlich mit der Unsitte gerechnet und bis zuletzt noch ein Ausweichen des »Hugo« in dem ihm signalisierten Sinne erwartet. Daß er durch sein linksausweichen nicht im Sinne des Art. 19 und 22 der Kaiserlichen Verordnung gehandelt hat, kann ihm unter den abgewalteten Umständen und den örtlichen Verhältnissen des Reviers nicht zum Vorwurf gemacht werden, weil er in der irrigen Meinung sich befand, der gesichtete Dampfer würde in Frauendorf anlegen. Daß die »Terra« zur Zeit des Zusammenstoßes ständig war, d. h. auf der Stelle stillgelegen hat, ist ohne weiteres anzunehmen, da dieselbe Raddampfer ist und für solchen nur Sekunden gebraucht werden, um ihn zum Stillstand zu bringen. Artikel 23 ist hierdurch befolgt. Auch alle sonstigen Maßnahmen des Führers der »Terra« nach dem Zusammenstoß sind tadellos und zeugen von ruhiger fachmännischer Überlegung. Wären beide Schiffe, wie es von ihm beabsichtigt war, nach dem Zusammenstoß ineinander geblieben, dann wäre kaum der Verlust eines Menschenleben zu beklagen gewesen.

Den Führer des »Hugo« trifft deshalb die größere Schuld an dem Zusammenstoß, weil er mit voller Geschwindigkeit die Oder durchquerte und um jeden Preis die ihm nach seiner Ansicht nach Art. 25 zustehende Seite zu gewinnen versuchte. Der Versuch des »Hugo«, noch rasch vor dem Bug der »Terra« vorüber auf die rechte Seite zu gelangen, war das Gefährlichste, was nach der gegebenen Situation geschehen konnte, und es wurde lediglich hierdurch eine Kollisionsgefahr geschaffen. Der Artikel 25 wird leider auf Revieren von vielen Schiffsführern und ganz besonders vom Anfänger immer noch verkehrt aufgefaßt. Es wird als Hauptsache betrachtet, diejenige Seite der Fahrrinne zu gewinnen, welche an der Steuerbordseite liegt, und dabei als Nebensache angesehen, ob dies auch ohne Gefahr ausführbar sei. Selbst wenn der Führer des »Hugo« die Signale der »Terra« nicht gehört, durfte er nicht mit voller Kraft versuchen, vor derselben vorüber zu kommen. Es war seine Pflicht, sofort nach Verlassen der Zullckower Anlegebrücke Signal abzugeben, daß er rechts fahren wollte; daß dies nicht geschehen, geht aus den Aussagen des Zeugen Ohm klar hervor. Es ist hierdurch gegen den Artikel 28 von Seiten des »Hugo« verstoßen. Auch mußte der Führer des »Hugo« so lange mit mäßiger Fahrt weiterfahren, bis er sich über das Ausweichen mit der »Terra« verständigt hatte. Wäre dies geschehen, so konnte, da die »Terra« ständig war, »Hugo« gleichfalls zum Stillstand gebracht werden und die Kollision würde kaum erfolgt sein. Die Art der Beschädigung des Dampfers »Terra« läßt darüber keinen Zweifel, daß der »Hugo« mit fast voller Geschwindigkeit in denselben hineinrannte. Den Artikel 21 konnte »Hugo« im gegebenen Falle nicht für sich in Anspruch nehmen, weil er mit seinem eingeschlagenen Kurse das Fahrwasser fast durchquerte; die Beachtung der Art. 27 und 29 war seine Hauptpflicht. Alle diese Momente zusammengefaßt, lassen den Führer des »Hugo« als den am meisten belasteten erscheinen.

Die möglichste Abstellung der von Hrn. Baurat X. gerügten Übelstände — durch örtliche Polizeiverordnungen kann nur dringend erwünscht werden. Einen anderen weiteren Übelstand möchte ich bei dieser Gelegenheit zur Sprache bringen. Es ist dies die allgemeine Übermüdung der Schiffsführer von Personendampfern. Weder Gesetz noch Polizeiverordnungen schreiben die Grenzen für die Dienststunden vor. Es ist mir bekannt, daß Schiffsführer im Hochsommer mehrere Tage *hintereinander abwechselnd 16, 18 bis 19 Stunden fast ununterbrochen Dienst während 24 Stunden hatten.* Dann ist es kein Wunder, wenn diese Leute am Abend vollständig apathisch auf der Brücke stehen, mechanisch noch das Ruder richtig drehen, aber sonst weder Ausweichsignale geben noch beantworten. Im kritischen Augenblick fehlt dann die klare schnelle Überlegung, die von einem Führer verlangt werden muß, dem Hunderte von Menschenleben anvertraut werden.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 8. **Hamburg, den 20. Februar.** **41. Jahrgang**

Auf dem Ausguck.

Vom **Deutschen Nautischen Verein** ist uns folgende Tagesordnung seines für den 29. Februar und 1. März in Aussicht genommenen **Vereinstages** zugegangen:

Erster Tag.

1) Geschäftliches: Berichte, Rechnungsablage, sonstige Mitteilungen, Wahl der Bureaus und der Revisoren, Wahl des Vorsitzenden.
2) Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung. (Referent: Herr Reeder Th. Rodenacker-Danzig, Korreferent: Herr Redakteur Schroedter-Hamburg.)
3) Schiffsstatistik. (Referent: Herr Handelskammer-Syndikus Dr. Boysen-Kiel.)
4) Haftung der Reeder. (Antrag des Danziger Nautischen und Reeder-Vereins.)
5) Dreiwachensystem für Schiffsoffiziere. (Antrag des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg. Referent: Herr Brandmeister Prölß-Hamburg.
6) Befähigungsnachweis der Führer von Schleppdampfschiffen. (Antrag des Hamburger Nautischen Vereins. Referent: Herr Direktor Böger-Hamburg.)

Zweiter Tag.

7) Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Offizieren. (Referent: Herr Reeder Rodenacker-Danzig, Korreferent: Herr Redakteur Schroedter-Hamburg.)
8) Einrichtungen für die Sicherheit der Seeschiffahrt.
    a) Auslegung von Leuchttonnen in der Süderpiep. (Referent: Herr Landesversicherungsrat Hansen-Kiel.)
    b) Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers von der Elbmündung nach Sylt. — Auslegung eines Feuerschiffs in der Nähe des Rütergats. — Liegenbleiben verschiedener Tonnen im Winter in der Mittel- und Norder-Hever. (Referent: Herr Kapt. Winkler-Hamburg.)
9) Erfindungen im Interesse der Sicherheit der Schiffe bezw. der Besatzungen:
    a) Sicherheitseinrichtungen an Bord der Schiffe für Leben und Gesundheit. Feuerlösch- und Desinfektionswesen. Referent: Herr Marinebaumeister Neudeck-Kiel.)
    b) Dönwig'sche Rettungsboje.

»Wahl des Vorsitzenden« heißt es u. a. im Punkt 1. Eine zwar statutenmäßige Bekanntmachung, aber sie bringt doch wieder den großen, schweren Verlust in Erinnerung, von dem der Deutsche Nautische Verein im Herbst v. J. heimgesucht worden ist. Am Präsidententisch wird nicht mehr Herr Geh. Rat Sartori seines verantwortungsvollen Amtes walten, nicht mehr jener Mann, der die große Vereinigung zwei Jahrzehntelang mit Energie und Umsicht geleitet hat; verehrt und wegen seiner Geschicklichkeit bewundert von allen Mitgliedern. Wir sollen uns in diesem Jahre einen neuen Führer wählen. Wer wird es sein? Der prädestinierte Nachfolger, der langjährige Stellvertreter des verstorbenen Vorsitzenden hat auf das Bestimmteste erklärt, daß er wegen Geschäftsüberbürdung außer Stande sei, eine auf ihn fallende Wahl anzunehmen. Daraufhin soll es, wie wir gehört haben, den vereinten Bemühungen der Vertreter mehrerer Vereine an der Nord- und Ostsee

gelungen sein, von einem hamburger Reeder die Zusage zu erhalten, daß er bereit sei, sich als Kandidat für den Präsidentenposten im Deutschen Nautischen Verein aufstellen zu lassen. Hoffentlich wird die dankenswerte Bereitwilligkeit zur Übernahme dieses mit großer Arbeit und Verantwortlichkeit verbundenen Ehrenamtes gebührend anerkannt werden' So hochgeachtet die Stellung des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein gewiß ist, zu beneiden wird ihr neuer Inhaber aber schon aus dem Grunde nicht sein, weil die Mitglieder durch ihren verstorbenen Vorsitzenden sehr verwöhnt worden und deßhalb geneigt sind, an seinen Nachfolger besondere hohe Ansprüche zu stellen, wodurch ihm eine doppelt schwierige und in erster Zeit wenig dankbare Aufgabe zufällt. — Beim Lesen des Punkt 2: »Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung« bekommt man eine Gänsehaut, in der grausamen Erwartung auf eine vielstündige Debatte über einen Gegenstand, der in Schiffahrtskreisen, und insbesondere im Deutschen Nautischen Verein durch eine Kommission im Herbst v. J., allmählich bis zum Überdruß besprochen worden ist. Übrigens ist der Name des Korreferenten unrichtig angegeben, soweit wir unterrichtet sind, wird Herr Kapt. Polis, Hamburg, das Korreferat halten. — Der dritte Punkt mit dem etwas unklaren Titel »Schiffsstatistik« kann zu recht lebhaften Auseinandersetzungen Anlaß geben, wird doch, wie aus dem achten Rundschreiben hervorgeht, beabsichtigt, hierbei die Schiffsvermessungsfrage anzuschneiden. Ein sehr schwieriges Thema, das in letzter Instanz zwar von Schiffbauern zu beantworten sein wird, zu dem aber auch nautische Kreise zu Wort gelassen werden müssen, um ihre Erfahrungen über die Handhabung der Schiffsvermessungsgesetze in den einzelnen Ländern mitteilen zu können. Denn nur von dem Ausfall einer solchen Besprechung kann die Beantwortung der Frage abhängig gemacht werden: ob ein einheitliches Schiffsvermessungsverfahren im Interesse der deutschen Reedereien liegt. Die in Berlin zur Aussprache für diesen wichtigen Gegenstand verfügbare Zeit ist natürlich für eine endgültige Klärung viel zu kurz. — Wir sind erfreut, daß von Danzig aus das Thema »Haftung der Reeder« auf die Tagesordnung gestellt worden ist. Handelt es sich doch um eine Frage, mit der sich deutsche Reedereikreise schon wiederholt beschäftigt haben. Auch haben wir in der »Hansa« hierzu (1902 S. 147/149) eingehend Stellung genommen. Unser einziges Bedenken gegen die von Herrn Dr. Gütschow ausgehende Idee, gegen die Absicht, den Reeder gegenüber Kollisionsschäden von der Haftung für nautische Verschulden seiner Schiffsangestellten zu befreien, sahen wir für Reedereien, die ihre Schiffe ganz oder zum Teil selbstversichern und die besondere Sorgfalt auf die Ausbildung und Erziehung ihres Schiffspersonals legen. — Daß der zum »Dreiwachensystem für Schiffsoffiziere« gestellte Antrag keine Aussicht auf Annahme haben wird, kann man, ohne durch Prophetengabe erleuchtet zu sein, schon heute aussprechen. Das hier Geforderte, davon werden sich die Antragsteller auch wohl schon durch die Diskussion auf dem Verbandstage der Seeschiffer-Vereine überzeugt haben, läßt sich nur bei einer weiteren Schädigung der schwer belasteten deutschen Reederei durchführen. Da ein derartiger Wunsch natürlich nicht in der Absicht der Antragsteller liegt, werden sie ihren Antrag ändern müssen, insbesondere, wenn sie Gewicht darauf legen, ihn dem Deutschen Nautischen Verein annehmbar zu machen. Über den zu 6 gestellten Antrag »Befähigungsnachweis der Führer von Schleppdampfschiffen« ist bisher nur wenig gesprochen worden, was aber erklärlich ist, handelt es sich doch um eine Angelegenheit, die hauptsächlich die im Verein nicht vertretenen Schleppdampferführer, allerdings im weiteren Sinne auch deren Reedereien berührt. Wir glauben, daß der Ausweg, den der Nautische Verein zu Hamburg als Ausgleich gefunden hat, allseitig, vielleicht auch in Regierungskreisen, Anklang finden wird. — Eigentlich sind wir erstaunt, den unter 7 angeführten Gegenstand, »Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Offizieren«, auf der Tagesordnung zu finden. Die früher zu seiner Aufstellung Anlaß gebenden Ursachen sind alle durch die Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 beseitigt worden. Man könnte ja allerdings, — ja es wird auch gewiß, schon um etwas zu sagen, geschehen, — darüber Klage führen, daß die Fahrzeit auf Schulschiffen als Kadett der ganzen Vollmatrosenzeit auf anderen Schiffen gleichberechtigt sein soll. Natürlich ein vergebliches Mühen, da nicht anzunehmen ist, daß der Bundesrat eine Verordnung vom 16. Januar schon im März wieder umstoßen wird. Soll die Besprechung dieses Themas überhaupt einen ersichtlichen Zweck haben, dann ist der Hebel beim § 1 der Verordnung anzusetzen. Dieser stellt bekanntlich Bestimmungen des Herrn Reichskanzlers über Prüfung auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen in Aussicht. Eine große Diskussion wird hierüber allerdings auch kaum Platz greifen, da die in Aussicht genommenen Untersuchungen, ihrem Zweck und ihrer Anwendung nach, die weitgehensten Wünsche befriedigen dürften. So ungeeignet wie wir eine Debatte über Punkt 7 halten, so zweckmäßig wäre es nach unserer Meinung gewesen, wenn dem Deutschen Nautischen Verein Gelegenheit gegeben worden wäre, seine Ansicht über die von der Regierung in Aussicht

genommene erweiterte Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber erkrankten Seeleuten auszusprechen. Im achten Rundschreiben wird die Absetzung dieses Gegenstandes von der Tagesordnung damit begründet, daß seine Behandlung nutzlos erscheint. Wir bezweifeln es. Noch ist dem Reichstag eine Novelle zu § 59 der Seemannsordnung nicht zugegangen, aber selbst wenn es in diesen Tagen geschehen sollte, würde der Regierungsentwurf kaum alle drei Lesungen bis zum 29. Februar passiert haben. Auch vermissen wir in der Tagesordnung das Thema Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Fahrstraßen. War es jemals berechtigt, zu dieser Frage öffentlich Stellung zu nehmen — und es ist doch geschehen — dann gegenwärtig nach der Erklärung des preußischen Eisenbahnministers im preußischen Abgeordnetenhaus. Selbstverständlich trifft den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins wegen der Nichtberücksichtigung dieses Gegenstandes kein Vorwurf. Unsere Worte gelten vielmehr dem Nautischen Verein zu Hamburg, der sich vor Monaten für diese Angelegenheit mit großer Verve ins Zeug gelegt, jetzt aber unterlassen hat, die Konsequenzen aus seinem früheren Vorgehen zu ziehen und die Schiffahrtsabgabenfrage vor das Forum des Deutschen Nautischen Vereins zu bringen.*) Wenn aus keinem anderen so doch schon aus dem Grunde, um die Ansicht der Reichsregierung zu hören. — Von den übrigen Gegenständen der Tagesordnung lenken wir die Aufmerksamkeit der Leser besonders auf 9a und b. Als Vorbereitung für a empfehlen wir ihnen auf die nächste Nummer der »Hansa« zu achten. Dort werden wir uns eingehend mit verschiedenen Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungssystemen beschäftigen. — Wie wir es in jedem Jahre getan haben, so wünschen wir auch diesmal den Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins vollen Erfolg und die ihnen gebührende Beachtung.

*) Wie wir jetzt erfahren, sind »Schiffahrtsabgaben etc.« als Dringlichkeitsantrag nachträglich auf die Tagesordnung gestellt worden.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im März 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 2. März. Über dem östlichen Ozean erstreckt sich der höhere Luftdruck weiter nach Norden, während die mittleren Breiten des mittleren und des westlichen Ozeans das südliche Gebiet einer Depression bilden. Über den östlichen Meeresteilen sind die Winde daher teils nördlich, teils östlich; weiter westwärts gehen sie zunächst in südliche über, werden alsdann aber vorwiegend westlich und stellenweise stürmisch.

3. bis 14. März. Eine tiefe Depression, die mehrere die Schiffswege zwischen Europa und Nordamerika kreuzende sehr tiefe Minima des Luftdruckes enthält, zieht sich über den Ozean von West nach Ost. Sehr stürmisches Wetter mit umlaufenden Winden herrscht besonders über den mittleren und westlichen, zeitweise jedoch auch über den östlicheren Meeresgebieten der mittleren Breiten. Im südlichen Teil dieser Depression erstrecken sich die westlichen Winde ungewöhnlich weit nach Süden.

15. bis 17. März. Die mittleren Breiten des Ozeans gehören dem südlichen Teile einer Depression an; einzelne Minima des Luftdruckes kreuzen noch die hauptsächlichsten Schiffswege. Näher an der europäischen Küste sind die Winde vielfach südlich, sonst immer noch bis weit nach Süden hinab vorwiegend westlich, abgesehen von den umlaufenden Winden in der Umgebung der Minima, die die mittleren Breiten berühren.

18. bis 19. März. Über den östlichen Meeresgebieten ist der Luftdruck höher, eine tiefe Depression lagert über dem Golfstrom. Die Winde sind über den östlichsten Meeresteilen vorwiegend teils südlich, teils östlich, über dem mittleren Ozean vorherrschend westlich, über den westlichen Meeresgebieten veränderlich und vielfach stürmisch; näher an der nordamerikanischen Küste wehen vielfach starke nordöstliche Winde.

20. bis 21. März. Die im vorigen Zeitabschnitt über dem Golfstrom lagernde Depression verlagert sich ostwärts nach der Mitte des Ozeans. Über dem östlichen Ozean sind die Winde daher südlich, westlich von Südeuropa östlich und nördlich. Im Depressionsgebiete des mittleren Ozeans sind die Winde umlaufend und vielfach stürmisch. Über den westlichsten Meeresgebieten gehen die Winde in teilweise starke südwestliche um.

22. bis 31. März. Es entwickelt sich wieder eine sehr tiefe Depressionszone, die in den mittleren Breiten über den Ozean sich von West nach Ost erstreckt. Daher treten wieder schwere Stürme auf den Schiffswegen ein. Auf den befahreneren Schiffswegen, soweit sie am Nordrande der Depression liegen, sind die Winde östlich, auf der Südseite derselben bis in niederen Breiten südlich und westlich.

Befähigungsnachweis und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute.

(Schluß.) Von *Dr. O. Fulst.*

Wir wenden uns jetzt den Änderungen in dem bei den Prüfungen einzuschlagenden Verfahren zu. Am meisten in die Augen springend ist die Einführung des »Blattverfahrens«. Zu Beginn der schriftlichen Prüfung zieht jeder Prüfling ein Bündel, das von jeder Aufgabengruppe eine Aufgabe am Kopfe eines Blattes Papier enthält. Die Blätter werden dem Prüfling einzeln übergeben; er führt auf ihnen die Lösung der Aufgabe vollständig aus und gibt das Blatt zurück. Dieses Verfahren, das sich bei einem vor einigen Jahren gemachten Versuch durchaus bewährt hat, hat vor dem alten »Heftverfahren« viele Vorteile voraus.

Während früher die Beurteilung der Lösungen ausschließlich in den Händen der beiden zur Prüfungskommission gehörenden Navigationslehrer lag, kann jetzt vom Vorsitzenden zwei anderen Mitgliedern die Beurteilung übertragen werden. Auf diese Weise wird auch unter Umständen den Seeschiffahrtskundigen und vor allen Dingen dem Vorsitzenden selbst ein Einfluß auf die Beurteilung der schriftlichen Arbeiten eingeräumt.

Leider findet sich auch in den neuen Vorschriften die Bestimmung, daß die Landesregierung dem Vorsitzenden, wenn dieser Nautiker ist, die Revision und endgültige Feststellung der von den anderen Mitgliedern der Prüfungskommission erteilten Zensuren übertragen kann. Hoffentlich macht keine Landesregierung von dieser Befugnis Gebrauch, denn ist dem Vorsitzenden das in der obigen Bestimmung ausgesprochene Recht eingeräumt, so sind die übrigen Mitglieder nur Nullen. Erklären alle vier Mitglieder der Prüfungskommission einen Prüfling in der schriftlichen Prüfung für »bestanden«, der Vorsitzende allein für »nicht bestanden«, so gilt seine Meinung — der Prüfling ist durchgefallen. Wo gibt es eine Parallele zu dieser Ungeheuerlichkeit? Warum tut man dann noch so, als ob die Leistungen des Prüflings von einer Kommission beurteilt werden? Die Kommission — das ist der Vorsitzende.

Nach wie vor müssen die Lösungen der schriftlichen Aufgaben mehreren Bedingungen genügen, um den Ausfall der schriftlichen Prüfung zu einem erfolgreichen zu machen. Zunächst ist bei jeder Prüfung eine bestimmte Anzahl für die Praxis besonders wichtiger Aufgaben bestimmt, die unbedingt »genügend« gelöst sein müssen (Hauptaufgaben). Ferner muß von den übrigen Aufgaben (Nebenaufgaben) noch eine bestimmte Anzahl das Prädikat »genügend« erhalten haben.

Diese Bedingungen nun sind hauptsächlich bei den Prüfungen zum Seesteuermann und zum Schiffer auf großer Fahrt gegen früher nicht unwesentlich geändert. Von denjenigen Aufgaben, die bisher bei der Steuermannsprüfung als Hauptaufgaben galten, sind die Nebenmeridianbreite und die Monddistanz zu Nebenaufgaben degradiert, dagegen ist merkwürdigerweise die Berechnung der Höhe zur Hauptaufgabe bestimmt. Bei der Schifferprüfung haben Koppelkurs und Nebenmeridianbreite aufgehört Hauptaufgabe zu sein; dagegen ist auch hier die Höhe den Hauptaufgaben hinzugesellt. Die Nebenaufgaben müssen den folgenden Bedingungen genügen: In der Steuermannsprüfung müssen von den acht nautischen Aufgaben mindestens fünf, von den fünf anderen Aufgaben (Deutsch und Mathematik) mindestens drei genügend gelöst sein. In der Schifferprüfung müssen sowohl von den sieben nautischen, wie von den sieben anderen Aufgaben mindestens je vier das Prädikat »genügend« erhalten haben.

Bei der praktischen Prüfung ist insofern eine Änderung eingetreten, als künftig die Prüfung in Gegenwart eines zweiten Mitgliedes der Prüfungskommission abgehalten werden muß.

Die übrigen Bestimmungen über das bei den Prüfungen einzuschlagende Verfahren sind bis auf Kleinigkeiten dieselben geblieben. Wunderbar erscheint es, daß bei den Bestimmungen über die Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf großer Fahrt ein m. E. wichtiger Paragraph fehlt, der bei der Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt angeführt ist. Es ist dies der § 20, in dem bestimmt wird, daß die Kommission darüber zu wachen hat, daß die Prüflinge keine fremden Hilfsmittel benutzen. Die Prüflinge werden über das Fehlen dieser Vorschrift nicht sonderlich böse sein. Vermutlich aber wird diese offenbar durch ein Versehen entstandene Lücke bald ausgefüllt werden.

Zum Schluß möge noch darauf hingewiesen werden, daß die Bestimmungen für die Erlangung der Befähigung als Seesteuermann oder als Schiffer auf großer Fahrt seitens ehemaliger Offiziere der Kaiserl. Marine insofern geändert worden sind, als das Bestehen der Seeoffiziershauptprüfung allein nicht mehr wie früher als genügend für die Zulassung als Seesteuermann erachtet wird. Der Bewerber hat vielmehr außerdem eine 45 monatige Fahrzeit nachzuweisen, darunter 12 Monate als Vollmatrose auf Segelschiffen oder als Obermatrose oder in höherem Dienstgrad auf seegehenden, mit voller Takelung versehenen Schiffen der Kaiserlichen Marine.

Die soeben besprochenen Vorschriften sind noch nicht vollständig, da sie auf Seefischer keine Anwendung finden. Für sie sind besondere Vorschriften in Vorbereitung. Hoffentlich lassen sie nicht mehr so lange auf sich warten.

XI. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine.

(8. und 9. Februar 1904.)

I. Tag.

Ruderkommando. Der Vorsitzende wies darauf hin, daß über die Verordnung vom Oktober v. J., habe sie auch in einigen Kreisen insofern Genugtuung hervorgerufen, als durch die Kaiserliche Willensäußerung die jahrzehntelange Streitfrage über das Ruderkommando beendigt sei, doch der vorwiegende Eindruck der gewesen sei, daß durch diesen Eingriff in den internsten Schiffsbetrieb ein Präzedenzfall geschaffen sei, der zu ernsten Besorgnissen Anlaß gebe. Insbesondere seien die Mitglieder des Verbandes enttäuscht darüber gewesen, daß auf ihr Urteil in einer rein seemännisch-technischen Frage nicht mehr Gewicht gelegt worden sei, als es zum lebhaften Bedauern leider der Fall gewesen ist. Trotz dieser Enttäuschung hat der Verband aber erkannt, daß angesichts des völlig neuen durch den Erlaß des Kaisers geschaffenen Zustandes Mittel vorgeschlagen werden müßten, um Schiffe mit geringer Besatzung vor den ihnen drohenden Gefahren zu beseitigen. Eine solche Vorsichtsmaßregel sei die Verwirklichung des weiter untenstehenden Antrages. Ehe dieser vorgelegt wird, sagt der Berichterstatter, daß der Verband gegenüber der von juristischer Seite angezweifelten Rechtsgültigkeit der Kaiserl. Verordnung vorläufig auf dem Standpunkt stehe, daß die verantwortlichen Berater des Kaisers, S. M. den Erlaß einer so einschneidenden Verordnung erst nach gewissenhaftester Prüfung seiner staatsrechtlichen Grundlage empfohlen haben werden. Und unter dieser Berücksichtigung stellt er folgenden ohne Diskussion einstimmig angenommenen Antrag*):

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine ersucht die Hohe Reichsregierung, dem für die deutschen Kauffahrteischiffe durch Kaiserlichen Erlaß vom 1. April 1905 ab vorgeschriebenen Ruderkommando internationale Giltigkeit verschaffen zu wollen und die deutschen Lotsen anzuweisen, daß sie auf allen Schiffen nur die deutschen Kommandoworte gebrauchen.«

Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere. Der Referent, Herr Brandmeister Pröbls, Hamburg, tritt lebhaft für die Einführung des Dreiwachensystems ein, das er im gesundheitlichen Interesse der Schiffsoffiziere für durchaus notwendig hält. Früher sei nicht so viel von dem Schiffsoffizier verlangt worden, er habe beschaulicher und ruhiger leben können, während er jetzt überbürdet und nervös sei. Er verliere auch seine Berufsfreudigkeit, und so käme es denn, daß die Sicherheit des ganzen Schiffes durch das jetzige Wachsystem gefährdet würde. Der Versuch, welchen der Bundesrat gemacht habe, durch seine Ausführungsbestimmung des § 36 Abs. 3 der Seemannsordnung hier Besserung zu schaffen, sei für die Schiffsoffiziere ohne Nutzen, da das, was der Bundesrat vorschreibt, weiter nichts als eine Bestätigung des bereits seit Jahren bestehenden Zustandes sei. Der Redner sucht ferner die Gründe für die Unzweckmäßigkeit des Dreiwachensystems, welche von anderer Seite vorgebracht würden, zu widerlegen. Er weist nach, daß die Mehrbelastung der Reederei von dieser wohl zu ertragen sei, wendet sich gegen die Bedenken, welche Reeder und Kapitäne abhalten, einem jungen unerfahrenen dritten Offizier die Wache anzuvertrauen, führt aus, daß es noch genug Schiffsoffiziere gebe, um die Schiffe mit drei Offizieren zu besetzen. Tatsache sei ja auch, daß der Norddeutsche Lloyd das Dreiwachensystem bereits eingeführt habe und die Hamburg-Amerika Linie seines Wissens mit der Absicht umgehe, wenigstens auf den größeren Schiffen drei Wachen für Schiffsoffiziere durchzuhalten. Am Schluß seiner Ausführungen stellt er folgenden Antrag:

»Auf allen Dampfern über 1000 t N.-R. sowie auf allen Dampfern, welche den englischen Kanal oder den Norden von England passieren, ferner auf allen Segelschiffen über 1000 t N.-R. ist es durchaus wünschenswert den Dienst der Offiziere für Deck in drei Wachen einzuteilen.«

Da der Korreferent auf das Wort verzichtete, nahm Herr Kapt. Bening, Stettin, das Wort, um gegen den Antrag zu sprechen. Insbesondere wies er darauf hin, daß durch die Einführung des Dreiwachensystems der Reederei unerträgliche Lasten zum Schaden ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande erwachsen müßten und sie schließlich zum Einstellen ihrer Tätigkeit zwingen könnte. Ein derartiger Ausblick sei natürlich für Kapitäne und Schiffsoffiziere ebenso ungünstig, wie für die Reedereien selbst. Hierauf streift der Redner einen Punkt, der bei der Diskussion über diesen Gegenstand noch nicht zur Sprache gekommen ist. Er behauptet, daß Schiffsoffiziere, die nach je vierstündiger Wache eine achtstündige Ruhezeit genießen, nicht eine praktische Vorbildung erhalten, wie sie für Kapitäne, insbesondere in der kleineren Fahrt, gefordert werden müsse. Es ist unbestritten, daß die Führer der Ost- und Nordseedampfer tage- ja mitunter wochenlang kaum eine sechsstündige Ruhe innerhalb 24 Stunden erhalten und daß sie heute diesen anstrengenden Dienst ohne jedes Bedenken versehen. Ob die gleiche Berufsfreudigkeit vorherrschen würde, wenn die Kapitäne bei gleichen Anforderungen an Körper und Geist vorher als Schiffsoffizier bei 16stündiger Ruhe täglich ihren Dienst versehen hätten, bezweifelte er sehr stark.

Herr Geh. Ober-Reg.-Rat v. Jonquières setzt hierauf in einer längeren Rede die Gründe auseinander, welche die Regierung veranlaßt hätten, die bewußten Ausführungs-Bestimmungen für den § 35 Abs. 3 der Seemannsordnung zu erlassen. Die Regierung habe mit dieser Ausführungsbestimmung nichts Endgültiges schaffen wollen, vor allen Dingen habe sie sich aber wohl gehütet, etwas zu schaffen, was nicht durchführbar sei. Die Regierung hätte ein warmes Herz für die Bedürfnisse der Seeleute jeden Grades und brächte ihren Wünschen das größte Wohlwollen entgegen. In diesem Falle glaube er aber, daß der Antrag doch etwas zu weit gegangen sei. Um etwas schaffen zu können, was von Wert und Dauer sei, hätte die Regierung erst das Gutachten aller Kreise, die von der Verordnung betroffen würden, einholen müssen, und das hätte zu lange gedauert. Durch die gegebene Verordnung sei aber gezeigt, daß die Regierung der Idee des Dreiwachensystems nicht unsympathisch gegenüberstehe.

Herr Kapt. Hilgendorf-Hamburg, der gleichfalls Gegner des Antrages ist und seinen Standpunkt mit Bezug auf die Verhältnisse in der Segelschiffahrt eingehend klarlegt, warnt auch insofern vor der Einführung des Dreiwachensystems für Schiffsoffiziere, weil nach seiner Annahme auch sogleich die Schiffsleute mit der gleichen Forderung kommen würden; eine Möglichkeit, die vermieden werden müsse, weil ihre Berücksichtigung den Niedergang der deutschen Handelsmarine zur Folge haben würde. Solle aber etwas geschehen, dann schlage er die Anstellung eines Wacheoffiziers auf Schiffen vor, die längere Zeit an den Küsten fahren.

Herr Freyer, Hamburg, indem er zunächst Herrn Geh. Rat v. Jonquières für seine von sozialpolitischem Geist durchwehten Äußerungen dankt, wendet sich gegen verschiedene Bedenken der Vorredner, insbesondere aber dagegen, daß jüngere Offiziere ungeeignet zum Wachedienst seien. Als Beweis führt er einen Dampfer an, der mit einem Truppentransport drei Wachen gegangen, später, als der Dampfer dann nur Vieh transportierte, seien wieder zwei Wachen eingerichtet. Man habe also den dritten Offizier, der für fähig ge-

*) Die vom Verbande angenommenen Anträge werden in **Kursivschrift** wiedergegeben.

halten sei, selbständig seine Wache zu gehen, mit Hunderten von Menschen an Bord nicht mehr hierzu fähig gehalten, als der Dampfer nur Vieh transportierte. Zum Schluß stellt der Redner fest, daß sein Verein mit diesem Antrage auch nichts Unmögliches verlangen wolle, sondern daß es ihm in der Hauptsache darauf ankomme, durch gegenseitigen Meinungsaustausch eine Klärung der Ansichten herbeizuführen. Gegen den Antrag äußern sich dann noch die Herren Lüning, — der feststellt, daß die Einführung des Dreiwachensystems die Neueinstellung von etwa 360 Seesteuerleuten notwendig machen würde — Leithäuser, Karstedt, Elson und Hilgendort. Für ihn sprechen erneut die Herren Freyer und der Referent Pröhls, der den erstgestellten Antrag unter der Bedingung zurückziehen will, daß über einen zweiten keine Diskussion Platz greife. Dieser zweite Antrag lautet:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält eine weitergehende Einführung des Dreiwachensystems, als die Verordnung des Bundesrats von 1903 vorgeschrieben hat, für die deutsche Seeschiffahrt für erwünscht und notwendig.«

Da dieser Antrag nach Schluß der Debatte eingebracht worden war, konnte dem Wunsche nicht mehr entsprochen werden und es kam zur Abstimmung des ersten Antrages, der abgelehnt wurde.

Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann. Der Referent, Herr Kapt. Doebler, Danzig, beleuchtet in sachkundiger längerer Ausführung, die in der Presse und in den Vereinen für und gegen den sog. Danziger Antrag (Abschaffung der zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen, als Bedingung eines Steuermannsaspiranten) vorgebrachten Bemerkungen, ohne jedoch einen besonderen Antrag zu stellen. Aber er vertritt doch die Meinung, daß trotz der Schulschiffe jene Forderung über kurz oder lang erfüllt werden müsse, ebenso wie es in England und später in Norwegen geschehen sei. Der Korreferent, Herr Kapt. Hilgendorf, Hamburg, der gegen den »Danziger Antrag«, weil er in der neuen Verordnung glücklicherweise unberücksichtigt geblieben sei, weiter keine Stellung nimmt, wendet sich insofern gegen die neue Verordnung, als sie die Fahrzeit auf Schulschiffen der Fahrzeit auf anderen Schiffen mit Bezug auf die Vollmatrosenzeit gleichgestellt habe. Er hält diese Auffassung für verhängnisvoll, da der Schulschiffszögling kaum jemals auf sich allein, sondern bei allen Arbeiten auf die Kräfte mehrerer Personen angewiesen sei. So sympathisch er auch der Ausbildung während der ersten Jahre des Berufs gegenüberstehe, so ablehnend müsse er sich dagegen wenden, daß die ganze Vollmatrosenzeit auf Schulschiffen absolviert werde. In diesem Sinne reicht er folgenden Antrag seines Vereins ein:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält es im Interesse der deutschen Schiffahrt für schädlich, daß die nur auf Schulschiffen zurückgelegte Fahrzeit derjenigen auf anderen Schiffen gleichgestellt worden ist.«

Herr Geh. Rat v. Jonquières teilt mit, daß der Schulschiffsverein die bündige Erklärung abgegeben habe, daß seinen Kadetten, ehe sie die Steuermannsschule besuchen, Gelegenheit zu einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf anderen Schiffen gegeben werden solle.

Herr Kapt. Boning befürchtet, daß durch die Schulschiffsausbildung, weil von den Kadetten eine gute Schulvorbildung gefordert werde, eine Zweiteilung der Kapitäne und Schiffsoffiziere zum Schaden des ganzen Standes herbeigeführt werden könne. In seinem Verein (Stettin) sei deshalb von einer Minderheit das einjährig-freiwillige Zeugnis als Vorbedingung zur Steuermannskarriere gefordert worden.

Die anwesenden Herren Navigationslehrer Lüning, Doebler und Kornmehl sprechen, so sehr es auch in ihrem Sinne als Lehrer läge, gegen eine derartige Zumutung im Interesse der Küstenbevölkerung.

Herr Freyer reicht darauf folgenden Antrag ein:

»Die Vereine Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg und Lübeck nehmen Veranlassung, gegen die Bekanntmachung betreffend Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren zu protestieren. Beide Vereine müssen dringend wünschen, daß auf allen Dampfern, welche in der Nord- und Ostsee als Tourenfahrer beschäftigt sind, ein Kapitän und zwei nautische Schiffsoffiziere angestellt werden. Wir beantragen, daß der Verband diesen Protest unterstützt.«

Zur Begründung dieser Forderung wendet sich der Antragsteller gegen die vom Bundesrat verfügte Besetzung der Schiffe und kritisiert, daß auf den Tourenfahrern außer dem Kapitän nur ein nautischer Schiffsoffizier an Bord sei. Da niemand auf den Antrag im Laufe der Diskussion zurückkommt, zieht ihn Herr Freyer nach Schluß der Debatte vorläufig zurück.

Auf Ersuchen des Vorsitzenden geht Herr Geh. Rat v. Jonquières auf die im § 1 der »Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute« in Aussicht gestellte Verordnung des Reichskanzlers über Bestimmungen zur Prüfung des Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens ein und teilt unter großem Beifall der Versammlung mit, daß nicht generell die befürchtete Doppeluntersuchung sowohl für Steuermanns- wie für Schifferschüler beabsichtigt sei, sondern daß die Schifferschüler von einer abermaligen Untersuchung befreit sein sollen, sofern nach Ablauf der letzten Untersuchung nicht mehr als 48 Monate vergangen sind. Liegt allerdings zwischen beiden Prüfungen eine längere Zeit, dann sei eine abermalige Untersuchung auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen auch bei der Schifferprüfung erforderlich. Der Verband nahm schließlich einen Antrag — Bening an, der als Modifikation des Antrags — Hilgendorf aufgefaßt wurde. Er lautet:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer stellt den Antrag daß die auf Schulschiffen erlangte Vollmatrosenfahrzeit nur mit 12 Monaten Fahrzeit als Vollmatrose zu bewerten ist.«

Nach der Frühstückspause machte vor Eintritt in die Tagesordnung Herr Geh. O.-Reg.-Rat Werner auf die Ausstellung der Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtung in Charlottenburg aufmerksam und fordert die Anwesenden zum Besuch der Ausstellung auf. Für diese freundliche Einladung, der am 10. Februar eine große Anzahl der Mitglieder entsprochen hat, dankte der Vorsitzende im Namen des Verbandes.

Ausbildung der Führer von Fluss- und Haffahrzeugen. Für den Erlaß einer Prüfungsverordnung für die Führer solcher Fahrzeuge, sofern sie in den von Seeschiffen befahrenen Gewässern ihrem Gewerbe nachgehen, sprechen sich unter Beibringung zahlreicher Beispiele aus der Praxis sowohl der Referent Herr Kapt. Bening wie auch der Korreferent Herr Kapt. Kornmehl aus. Unterstützt werden ihre Ausführungen von den Herrn Kapt. Wahlen und Elson, der in längerer Begründung folgende Anforderungen an die Führer kleiner Fahrzeuge stellt:

»Eine 5jährige Fahrzeit auf dem betreffenden Fahrwasser sowie ein Mindestalter von 20 Jahren sind erforderlich, um zur Prüfung zugelassen zu werden. Von dem Prüfling soll alsdann beansprucht werden: Kenntnis der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe, der Lichterführung für Fischerfahrzeuge, Kenntnis der Befeuerung und Betonnung des betr. Fahrwassers, Sände und Ankerplätze für kleinere Schiffe, Kenntnis der Unfallvorschriften sowie einer Lokalverordnung, sofern eine besteht, und soweit sie die kleinere Schiffahrt betrifft, Kenntnis praktischer Kleinschiffahrt.«

Der Antrag der Referenten, der von Herrn Pröhls noch durch Einfügung des Wortes »Lustfahrzeuge« erweitert wird,

findet Annahme, nachdem Herr Geh. Rat Werner, der dem Fröhlschen Antrag das Wort redete, davor gewarnt hatte, allzusehr in Detailfragen einzugehen; eine Eigenschaft, die der Antrag — Elson in seinem ersten Satz hat. Der angenommene Antrag lautet:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine beschließt, an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen zu richten, daß die Führer von Fluß-, Lust- und Haffahrzeugen, soweit sie in Gewässern verkehren, einer Prüfung unterworfen werden, bei welcher von ihnen die Kenntnis der Kaiserl. Verordnung und genügende Kenntnis des Fahrwassers verlangt wird.«

Schallsignale. Der Referent, Herr Kapt. Frantz-Hamburg hielt, gestützt auf das Ergebnis der vom Verbande in Umlauf gesetzten Fragebogen einen längeren Vortrag*), bei dem er zu dem Ergebnis kam, daß die Frage »noch nicht spruchreif sei und daß noch weitere Erhebungen angestellt werden müßten.« Auf den gleichen Standpunkt stellt sich Herr Kornmehl-Bremerhaven, der beantragte, vorläufig keine Änderungen in Schallsignalsystem vorzunehmen. In ähnlichem Sinne äußerte sich auch Herr Lüning-Flensburg. Herr Kapt. Leithäuser, obgleich er aus dem Ergebnis der Fragebogen den Schluß zog, daß eine Abänderung der bestehenden Schallsignale von der großen Mehrheit aktiver Schiffsführer gefordert werde — allein 165 Kapitäne haben sich für eine Erweiterung der Rudersignale des Art. 28 auch auf einander nicht ansichtige Schiffe ausgesprochen — erklärte sich nach einer ebenso langen wie erregten Diskussion mit folgendem Antrag — Kornmehl einverstanden:

»Jede Änderung der zur Zeit bestehenden Nebelsignalvorschriften ist vorläufig abzulehnen, und die Sache ist weiter zu verfolgen.«

Im Anschluß an die offizielle Tagung fand eine interne Besprechung statt, in der der Verein Hamburger Elblotsen als Mitglied des Verbandes aufgenommen wurde.

Hierauf wurde den Mitgliedern ein durch Lichtbilder unterstützter Vortrag der Dönvigs Rettungsboje (Vertreter für Deutschland A. Wertheim & Co., Hamburg) gehalten. Die Boje selbst wurde am nächsten Tage von den Mitgliedern in Augenschein genommen, der Eindruck, den sie von ihr empfingen, war so günstig, daß ein Mitglied (Kapt. Sprenger, Stettin) sofort eine Boje für sein Schiff bestellte.

II. Tag.

Aussprache über die Seemannsordnung. Einleitend bemerkt der Vorsitzende:

»Wenn auf Antrag des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg eine Aussprache über die Seemannsordnung auf die Tagesordnung des diesjährigen Verbandstages gestellt ist, dann haben wir damit keineswegs den Zweck verfolgt, Beschlüsse des Verbandstages zu diesem neuen Gesetze herbeizuführen. Unserer Meinung nach ist hierzu der Zeitpunkt noch nicht gekommen, da das Gesetz erst $^3/_4$ Jahre in Kraft gewesen ist. Auf der anderen Seite ist in sämtlichen Interessenkreisen kein Zweifel darüber, daß das Gesetz in mehrfacher Beziehung nicht nur Unklarheiten, sondern Mängel aufweist, deren Verbesserung nach unserer Meinung nur eine Frage der Zeit sein dürfte. Wenn ich sage, daß alle Interessentenkreise davon überzeugt sind, so meine ich, daß Punkte dabei in Frage kommen, über die wesentlich verschiedene Ansichten garnicht bestehen werden, sondern bei denen die Sache so liegt, daß das Gesetz tatsächlich nicht den Zweck erreicht, den es erreichen wollte. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes hat der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg beantragt, heute eine allgemeine Aussprache über die in Betracht kommenden Hauptpunkte zu veranlassen. Und ich wiederhole, lediglich zu dem Zwecke, das Material für die Zukunft vorzubereiten, die Vereine auf diejenigen Punkte hinzuweisen, die in der Praxis zu Bedenken und zu Unzuträglichkeiten geführt haben und sie zu ersuchen, diesen Punkten während der nächsten Zeit ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit dann event. an einem der nächsten Verbandstage dieser Gegenstand erneut auf die Tagesordnung mit der Absicht gebracht werden kann, bestimmte Beschlüsse herbeizuführen. Aus diesen Gründen haben wir auch Abstand davon genommen, einen besonderen Referenten zu bestellen und beschränke ich mich darauf, die einzelnen Punkte nambaft zu machen, die in unserem Verein zur Besprechung gelangt sind. Ich werde dann zu jedem einzelnen Punkte die Duskussion eröffnen und bitte diejenigen, die Sachdienliches hierzu sagen können, an dieser Diskussion teilzunehmen.«

1) *Mangel eines Berufungsrechtes für Strafantragsteller.* Von Herrn Kapt. Hilgendorf wird dieser Mangel als bedauerlich geschildert, da es wiederholt vorkomme, daß Kapitäne und Schiffsoffiziere nicht befriedigt von dem von einem Seemannsamte festgesetzten Strafmaß für Disziplinarvergehen seien. Dieselbe Auffassung haben die Herren Dr. Kaemmerer, Kümpel und Freyer, während Herr Geh. Rat v. Jonquières, ohne seine Ansicht zu der beanstandeten Lücke zu äußern, darauf verweist, daß der Kapitän hier nicht Kläger sei wie der Staatsanwalt, sondern lediglich ein Strafantragsteller, außerdem sei die alte Seemannsordnung auch von diesem Mangel behaftet gewesen.

2) *Eintragungen in das Schiffsjournal.* Der Vorsitzende erörtert die Streitfrage, wie sie entstanden und in welchem Stadium sie heute sei. (Da die Leser hinreichend hierüber unterrichtet sind, muß auf ein näheres Eingehen verzichtet werden. D. R.) Herr Kapt. Bendix, Hamburg, hält, unter Beibringung verschiedener Beispiele aus der Praxis, die Unterschrift für ausreichend, umsomehr als der Kapitän durch die Verpflichtung zur persönlichen Eintragung mit Arbeiten so überlastet werde, daß ihm die dringend erforderliche Zeit zur Ausübung seiner nautischen und auch kommerziellen Aufgaben fehle. Herr Geh. Rat v. Jonquières weist aus den Kommissionsberatungen des Reichstages nach, daß der Gesetzgeber diese persönliche Eintragung, und zwar zum Schutz der Schiffsleute, gewollt habe. Nimmt der Kapitän die Eintragungen persönlich vor, dann ist er sorgfältiger in der Prüfung der ganzen Angelegenheit, als wenn er nur seine Unterschrift darunter setzt. Die Arbeit der Eintragung sei nicht so übermäßig groß. Man müsse sich vorläufig in den Standpunkt der Reichsverwaltung hineinleben, und wenn man sich erst daran gewöhnt hätte, würde man es nicht mehr als Härte empfinden. Dieser Auffassung widersprechen die Herren Bening, Leithäuser und Lüning, während ihr die Herren Kümpel und Schausell zustimmen. Letzterer unter Hinweis auf Eintragungen über Angelegenheiten der See-Berufsgenossenschaft. Die hierfür von den Schiffsoffizieren vorgenommenen Eintragungen sind so mangelhaft, daß sich die S.-B.-G. veranlaßt gesehen habe, die Kapitäne hierfür verantwortlich zu machen.

3) *Verantwortlichkeit des Kapitäns (§ 116 ad 6) für Sonntagsarbeiten (§ 38), die ohne sein Vorwissen von Schiffsoffizieren den Schiffsleuten aufgetragen worden sind.* Der Vorsitzende erläutert die den Lesern bekannten Gründe, die zur Aufstellung dieses Gegenstandes geführt haben. Herr Geh. Rat v. Jonquières steht auf demselben Standpunkt wie die beiden hier in No. 6 zitierten Urteilssprüche hamburgischer Schöffengerichte. Die Absicht des Gesetzgebers war, den Kapitän nur dann zu bestrafen, wenn ihm bei etwaiger unnötiger Sonntagsarbeit nachgewiesen werden könne, daß er sie geduldet habe, oder wenn er absichtlich nichts davon habe sehen wollen.

*) Wir werden in einer der nächsten Nummern näher darauf eingehen. D. R.

4) *Herabsetzung in der Heuer und im Range* (§ 43 Abs. 1). Es handelt sich hier bekanntlich um das Urteil des hamburgischen Seemannsamtes, das den Kapitän zwar wegen eines Formfehlers mit seiner Klage abgewiesen, dagegen aber ausgesprochen hatte, daß für einen Dampfermatrosen die Kenntnis des Steuerns und Segelfestmachens genüge. Gegen diese Auffassung protestierten auf das entschiedenste die Herren Kümpel, Elson und Freyer, der auch die Frage aufwarf, von wem dann eigentlich die seemännischen Arbeiten an Bord eines Dampfers gemacht werden sollten? Von den nautischen Schiffsoffizieren?! Herr Elson wies auch darauf hin, daß durch den Entscheid des Seemannsamtes zwei Klassen von Matrosen geschaffen würden, ein Zustand der vom Verbande, wie es sich noch gestern bei der Beratung des Nachweises der Befähigung zum Schiffer und Steuermann gezeigt habe, bekämpft werde und, wie aus der Bundesratsverordnung hervorgehe, mit Zustimmung der Regierung.

5) *Heuervorschüsse* (§§45,47,48). Herr Dr. Kaemmerer, der diesen Punkt für den wichtigsten hält, geht auf die seit Monaten in Hamburg zur Diskussion stehende Streitfrage ein, indem er das Vorgehen des Heuerbureaus Hamburger Reeder beleuchtet, und auch die gegnerischen Äußerungen einer sachlichen Besprechung unterzieht. Insbesondere beschäftigt er sich mit der Erklärung der Worte »nach Abfahrt des Schiffes« § 48 und mit den vom Heuerbureau ausgestellten Anweisungen auf verdiente Heuer, die weder im Sprachgebrauch noch im Sinne des Gesetzes Vorschußzahlungen sein können. Herr Geh. Rat v. Jonquières bemerkt, daß man sich nicht darüber wundern könne, daß juristische Streitfragen entständen, wenn Versuche gemacht würden, die klaren Bestimmungen der Seemannsordnung zu umgehen. Es sei ein sonderbarer Standpunkt, wenn schon nach einem Vierteljahr seit Inkrafttreten der Seemannsordnung die Reeder, weil das Gesetz nicht so geworden sei, wie sie es wollten, erklärten, sie könnten damit nicht leben. Allerdings seien Vorschüsse überhaupt bedenklich, könnten aber von den ordentlichen Seeleuten doch nicht entbehrt werden. Das Desertionsrisiko oder die Schädigung der Reeder durch den Verlust des Vorschusses, wenn der Mann desertiere, ließe sich nicht ganz aus der Welt schaffen. Die vorliegenden Scheine seien im Sinne des Gesetzes nicht als Vorschußzahlungen zu betrachten.*)

6) *Beförderungskosten vom Anmusterungshafen zum Liegeplatz des Schiffes.* Mit Ausnahme von Herrn Kapt. Frantz, der die Ansicht seines Vereins ausspricht, sind die anderen Herren, die hierzu das Wort nehmen, der Meinung, daß die Frage, wer diese Kosten zu tragen haben, in jedem Einzelfalle durch private Vereinbarung beantwortet werden müsse. Nach der Meinung von Herrn Geh. Rat v. Jonquières bestehe für den Reeder nicht die Pflicht, die Beförderungskosten zu tragen, diese würden vielmehr der anderen vertragschließenden Partei (der Schiffsbesatzung) zufallen, sofern vor der Anmusterung verabsäumt sei, hierüber Klarheit zu schaffen.

7) *Ob und welche Entschädigungen erhält ein Schiffsmann oder Schiffsoffizier der nach einem Schiffsverlust längere Zeit auf Beförderungsgelegenheit nach dem Hafen der Ausreise warten muß, für die Wartezeit?* Nachdem mehrere Herren gesprochen hatten, erwiderte Herr Geh. Rat v. Jonquières, daß ein Schiffsverlust ein Malheur für alle Beteiligten sei und daß deshalb alle Beteiligten auch die entstehenden Nachteile möglichst gleichmäßig tragen sollten. Tatsache sei, daß mit dem Schiffsverlust auch die von allen Beteiligten abgeschlossenen Verträge ihre Giltigkeit verlören. Nach den gesetzlichen Bestimmungen habe die Reederei dann nur noch die halbe Monatsheuer für die Dauer der Rückbeförderung der Mannschaft nach dem Abgangshafen zu zahlen, eine Vergütung für den Aufenthalt auf der Insel sehe das Gesetz nicht vor. Tatsächlich arbeite ja auch die Mannschaft während dieses Aufenthalts nicht für die Reederei. Herr Rechtsanwalt Kümpel ist im Gegensatz zu Herrn Dr. Kaemmerer der Ansicht, daß der Anspruch auf die halbe Heuer auch wärend des Inselaufenthaltes unbestreitbar sei, nachdem die Mannschaft ohne ihr Verschulden dort zurückgehalten worden sei und während ihres unfreiwilligen Aufenthalts keine Verdienstmöglichkeit gehabt habe. Damit schloß die Besprechung über diesen Punkt.

8) *Was sind Tropen (§ 35) im Sinne der Seemannsordnung?* Der Vorsitzende geht in der den Lesern durch die Ausführungen der »Hansa« bekannten Weise auf den Gegenstand ein und bittet Herrn v. Jonquières um seine Ansicht. Der Herr Geheimrat bedauert, daß die Bezeichnung »Tropen« ohne Modifizierung in der Seemannsordnung aufgenommen sei, daß es nämlich den Ausführungsbestimmungen des Bundesrats vorbehalten bleiben solle, was darunter zu verstehen sei. Jetzt sei es leider zu spät und die geographische Auslegung müsse bestehen bleiben, wenn es auch Unsinn sei.

9) *Was ist Konfession im Sinne der Seemannsordnung (§ 37 Abs. 4)?* Unter Anführung eines Falles von Meinungsverschiedenheiten über diesen Begriff, sagt der Vorsitzende, daß sein Verein für eine sehr liberale Auslegung sei. Diese Auffassung hält Herr Geh. Rat v. Jonquières für richtig.

10) *Was sind »wiederholte Befehle« im Sinne des § 100?* Während der Vorsitzende und Herr Kümpel die Wiederholung ein und desselben Befehles durch ein und denselben Vorgesetzten verstehen, sind Herr Geh. Rat v. Jonquières und Herr Dr. Kaemmerer der Meinung, daß unter diesem Wort auch die Wiederholung eines beispielsweise vom Kapitän gegebenen Befehles durch einen Schiffsoffizier verstanden werden könne.

11) *Besetzung der Seemannsämter mit schiffahrtskundigen Beisitzern; das eventuelle Recht der Ablehnung von Beisitzern seitens des Beschuldigten; die Verweigerung der Einsichtnahme in die Liste der Beisitzer seitens der hamburgischen Behörde.* Herrn Rechtsanwalt Kümpel, der diese Punkte zur Sprache brachte und auch die Gründe hierfür angab, wird auf Anfrage von Herrn Geh. Rat v. Jonquières geantwortet, daß es selbstverständlich sei, daß nach dem Gesetz alle Kategorien der Seeleute zu Beisitzern herangezogen werden sollten, auch glaubt er, daß der Gesetzgeber die Absicht gehabt habe, den Beschuldigten das Recht zur Ablehnung interessierter Besitzer zu geben, weiß es aber nicht bestimmt. Ob eine Einsicht in die Listen der Beisitzer zu gestatten sei, ist lediglich Sache der einzelnen Bundesregierungen.

Mit der Erledigung dieses Punktes war die stundenlange hochinteressante Erörterung über die Seemannsordnung beendigt. Unter Beifall sprach der Vorsitzende Herrn Geh. Rat v. Jonquières den aufrichtigsten Dank des Verbandes für seine erschöpfenden Darlegungen aus.

Befeuerung der Flensburger Föhrde. Hierzu stellt als Referent Herr Navigationslehrer Lüning folgenden eingehend begründeten Antrag:

»Auf dem Breitegrund ist an der Südspitze, wo jetzt der Südpricken liegt, ein Feuerschiff auszulegen, welches auch mit einer kräftigen Sirene ausgerüstet ist, weil in diesem Gewässer oft unsichtiges Wetter vorherrschend ist. Sollte es in Ermangelung der hierzu nötigen Geldmittel nicht möglich sein, für diese Bank ein neues Feuerschiff zu beschaffen, so wäre es empfehlenswert, das Kalkgrund-Feuerschiff, welches jetzt mit einem Linsenapparat 6. Ordn. ausgerüstet ist, zu verstärken und nach dem Breitegrund zu verlegen; den Kalkgrund aber an der Stelle, wo jetzt das Feuerschiff liegt, durch eine Leuchtboje zu kenn-

*) Das Heuerbureau des Vereins Hamburger Reeder erhebt für seine »Anweisungen auf verdiente Heuer« auch garnicht den Anspruch, diese Scheine Vorschußzahlungen zu nennen. D. R.

zeichnen. Dabei möchte ich noch gleichzeitig einschalten, daß es den dort stationierten Lotsen auch sehr erwünscht wäre, wenn diese Verlegung des Feuerschiffes zur Tatsache würde. Zweitens müßte das Feuer von Kekenis verstärkt und in ein Feuer 2. Ordn. umgewandelt werden (es ist jetzt ein Linsenapparat 4. Ordn.). Schließlich müßte drittens das rote Feuer von Schleimünde, welches jetzt mit einem Linsenapparat 5. Ordn. ausgestattet ist, wesentlich verstärkt und mindestens mit einem Linsenapparat 3. Ordn. versehen, auch als weißes Blitzfeuer eingerichtet werden.«

Nachdem Herr Geh. Baurat Körte Einwendungen gegen einige Punkte des Antrages erhoben hatte, wurde dieser von den Herren Kapt. Krüger und Wahlen lebhaft befürwortet und von der Versammlung angenommen.

Frühzeitiges Einziehen von Feuerschiffen in Eiszeiten. Auch hierzu referiert Herr Lüning, indem er Beschwerd sowohl über zu frühzeitiges Einziehen wie zu spätes Auslegen der Feuerschiffe Beschwerde erhebt und folgenden Antrag stellt:

»Die Königl. Staatsregierung wird ersucht, die Feuerschiffe nicht früher einzuziehen, als bis sie durch die Eisverhältnisse dazu gezwungen wird.«

Herr Kontre-Admiral Vüllers gibt hierauf die Gründe bekannt, die die Kaiserliche Marine für die Einziehung des Feuerschiffs auf »Adler-Grund« gehabt habe und verspricht die Wünsche des Verbandes in wohlwollende Berücksichtigung zu ziehen. Der Antrag — Lüning wurde darauf, nachdem er noch von den Herren Bening, Kornmehl und Doebler unterstützt worden war, angenommen.

Entwürfe des Reichsgesundheitsamts. Zu den drei Entwürfen lagen mehrere Anträge vor, die von den Herren Bendix, Kornmehl, Freyer und Bening begründet wurden und eine längere lebhafte Diskussion wachriefen, an der sich wiederholt Herr Reg.-Rat Dr. Sannemann, als Vertreter des Reichsgesundheitsamts, beteiligte. Angenommen wurden:

Zu Entwurf I.

§ 1 Abs. 2. *Der Kapitän braucht der Untersuchung beizuwohnen, die Offiziere sind im Sinne dieses Paragraphen nicht als Vertreter der Reederei zu betrachten. Dagegen ist es dem Kapitän oder den von ihm beauftragten Schiffsoffizier gestattet, der Untersuchung beizuwohnen.*

§ 2 Abs. 2. *Das Ergebnis dieser Untersuchung ist nicht in das Seefahrtsbuch einzutragen. Die anderweitige Aufzeichnung ist in gleicher Weise wie im § 1 Abs. 4 vorgeschlagen, aufzubewahren.*

§ 5. *Das Wort „besonders" vor „arbeitskräftige Leute" ist zu streichen.*

Zu Entwurf II.

§ 1 Abs. 1 *den zweiten Absatz betr. Mindest-Bodenfläche pro Mann ganz zu streichen.*

§ 1 Abs. 4 *den Satz: „Vorratsräume dürfen nur während der Tageszeit durch Logisräume hindurch betreten", ganz zu streichen.*

§ 1 Abs. 7 *einzuschalten: „Sofern die Fußböden der Logisräume nicht aus Holz bestehen" müssen sie usw., der übrige Wortlaut unverändert.*

§ 1 Abs. 8, ad. 3, *welcher vorschreibt, daß jede belegte Koje von dem Reeder mit Kojenzeug zu versehen ist, ganz zu streichen.*

§ 1 Abs. 13. *„Der erste Satz soll heißen: Die Logisräume sind in reinlichem Zustande zu erhalten". Der zweite Satz ist zu streichen.*

§ 7. *Hinter Dampfer ist einzuschalten: „und auf Segelschiffen nach Möglichkeit".*

§ 10 Abs. 2. *Zu streichen: „und bei Dunkelheit entsprechend künstlich erleuchtet sein".*

Zu Entwurf III nimmt der Verband keine Stellung, weil seine Mitglieder sich nicht für zuständig halten, ein sachgemäßes Urteil über die Anzahl der zur Krankenpflege erforderlichen Heilmittel zu fällen.

Im Laufe der Verhandlungen teilte Herr Dir. Schauseil einige Einzelheiten über die Ergebnisse der Untersuchung auf Farbenblindheit und Sehvermögen seitens der Vertrauensärzte der See-Berufsgenossenschaft im verflossenen Jahre mit, ein Material, das den Lesern nicht vorenthalten werden soll. Untersucht sind auf Farbenblindheit und Sehvermögen im Jahre 1903 16773 Personen. Genügendes Sehvermögen besaßen und nicht farbenblind waren 480 Kapitäne, 1492 Steuerleute und 13927 sonstiges Personal. Kein genügendes Sehvermögen besaßen 15 Kapitäne 30 Steuerleute und 515 sonstiges Personal. Farbenblind waren 8 Kapitäne, 7 Steuerleute und 293 sonstiges Personal.

Seh- und Hörvermögen der Elbe-Böschlotsen. In der Besprechung, die von Herrn Dir. Schauseil eingeleitet wird, wird auch auf das Seh- und Hörvermögen aller nichtstaatlichen Lotsen eingegangen, wie denn überhaupt nicht allein die Elbe-Böschlotsen gemeint waren. Es wird dann mitgeteilt, daß der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft ein Schreiben einer nichthamburgischen Reederei erhalten habe, wonach diese sich über dem Mangel an Seh- und Hörvermögen infolge zu hohen Alters bei den Böschlotsen beklagt habe. Die See-Berufsgenossenschaft habe sich dann auch bei anderen Reedereien erkundigt und habe diese Klage bestätigt gefunden. Darauf habe sich die See-Berufsgenossenschaft sowohl an die Deputation für Handel und Schiffahrt, Hamburg, als auch an das preußische Handelsministerium gewandt und um Maßnahmen gebeten, diese Übelstände aus der Welt zu schaffen und für die Zukunft unmöglich zu machen. Die See-Berufsgenossenschaft sei der Ansicht, daß notwendig etwas geschehen müsse und habe sich deshalb, bevor eine diesbezügliche Eingabe an die Reichsregierung abginge, an den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine gewandt, um den Rat von Praktikern von allen Teilen der deutschen Küste zu hören und vor allen Dingen Klarheit darüber zu erhalten, ob die oben angeführten Klagen seitens der Reedereien berechtigt seien.

Nachdem Herr Rechtsanwalt Kümpel auf das Sonderrecht der Bundesstaaten zur Regelung des Lotsenwesens hingewiesen hat und in dieser Auffassung vom Vorredner bestärkt worden ist, wendet sich Herr Kapt. Seeth (Böschlotse) lebhaft gegen die See-Berufsgenossenschaft, der er ein einseitiges und ungerechtes Vorgehen vorwirft, wenn sie, wie es anfangs hieß, ihre Erhebungen allein auf die Elbeböschlotsen erstrecken wollte. Aus einem umfangreichen statistischen Material stellt er Vergleiche zwischen dem Durchschnittsalter der Lotsen seiner Korporation und demjenigen anderer, wobei er fur seine Zwecke ein günstiges Resultat erzielt. Auch führt er verschiedene Bestrebungen seiner Korporation zur Hebung der Qualität ihrer Mitglieder an und führt als Beispiel, daß die Böschlotsen bestrebt sind, modernen Anforderungen Rechnung zu tragen, die Tatsache an, daß die Böschlotsen schon seit 1882 durch Dampfer Lotsen versetzen, während Hamburg bei Cuxhaven erst 1892 dazu Dampfer in Dienst gestellt habe Auch bei den Böschlotsen bestehe eine Prüfung auf Farbenblindheit und er glaube, daß ein Eingreifen der See-Berufsgenossenschaft nicht notwendig sei und keine Veranlassung dazu vorliege. Zum Schluß bezweifelt Herr Seeth die Zuständigkeit des Verbandes, sich mit den Untersuchungen über Hör- und Sehvermögen von Lotsen zu beschäftigen. Darauf antwortet der Vorsitzende, daß ebenso gut, wie sich die Kapitäne und Schiffsoffiziere auf Kurzsichtigkeit und Farbenblindheit untersuchen lassen müßten, man dies auch von den Lotsen, die doch die Berater der ersteren sein sollten, verlangen könnte. Deshalb hält er es auch für berechtigt, wenn

der Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine sich mit der Angelegenheit befaßt hat. Hierauf sprechen noch die Herren Siemens, Seeth, Wahlen, Hilgendorf und Bening, der im Namen des Stettiner Vereins erklärt, je etwas weder über Hör- oder Gesichtsfehler von Privatlotsen gehört zu haben.

Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigaer Meerbusen. Dieser Punkt der Tagesordnung wird vom Referenten Herrn Kapt. Bening wegen Zeitmangel zurückgezogen.

Besprechung über den Artikel 4a der Kaiserl. Verordnung und eine event. Beschlussfassung über die Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeuge. Der Ref. Herr Kapt. Bening teilt mit, daß in seinem Verein bei Besprechung des Artikels 4a der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 die Frage aufgeworfen sei: »Darf ein Schiff, vor den Ketten mitten in der Nordsee liegend, die in Art. 4a vorgeschriebenen zwei roten Lichter führen, oder muß es die in Art. 11 vorgeschriebenen weißen Lichter führen.« Die Mehrzahl der Mitglieder sei der Ansicht gewesen, daß die roten Lichter zu führen seien. Eine an die anderen Vereine erlassene Anfrage habe verschiedene Auffassungen ergeben. Flensburg und Danzig hätten die Ansicht vertreten, daß nur die in Art. 4a vorgeschriebenen Lichter zur Verwendung kommen dürften. Der Verein Weser, Bremerhaven, sei der Ansicht, daß solche Schiffe die für in Fahrt befindlichen Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter führen müßten. Lübeck und Hamburg hätten sich überhaupt nicht darüber geäußert. Herr Navigationslehrer Kornmehl, Bremerhaven, steht auf dem Standpunkt der Kaiserl. Verordnung und warnt davor, heute zu einem Beschluß zu kommen, der zu der Kaiserl. Verordnung im Gegensatz stände. Im Auftrage seines Vereins beantrage er: »die Angelegenheit betr. Punkt 13 der Tagesordnung einfach zu vertagen.« Herr Rechtsanwalt Kümpel, Hamburg, weist noch auf die Unsitte der Schleppdampfer hin, die, wenn sie auf Schiffe warten, sich treiben lassen, Seitenlichter einnehmen und sich für manövrierunfähig erklären. Ein Beschluß über diese Frage kommt nicht zu Stande, die Vertreter der mit ihren Antworten noch ausstehenden Vereine erklären das Versäumte nachzuholen.

Nachdem der Vorsitzende den Regierungsvertretern für ihre tatkräftige Unterstützung und den Mitgliedern für ihr lebhaftes Interesse an den Verhandlungen gedankt hatte, sprach die Versammlung auf Veranlassung des Herrn Navigationslehrers Lüning dem Vorsitzenden ihre Anerkennung für die Leitung des Verbandstages durch ein dreifaches auf ihn ausgebrachtes Hoch aus.

Das achte Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins wird in nächster Nummer veröffentlicht.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Dampfschiffsgesellschaft »Köbenhavn« läßt Kopenhagener Blättermeldungen zufolge auf einer deutschen Werft einen modernen Ostsee-**Dampfer** von **3300 t** zum Preise von 455 000 Kronen bauen.

Stapelläufe.

Am 17. Februar lief auf den Howaldtswerken, Kiel, ein für die Aktieselskabet Carl Axelsens Jernstobert & Maskinfabrik, Svendborg, erbautes **Schwimmdock**, Bau-No. 408, glücklich vom Stapel. Das Dock ist im Komposit-System gebaut und besitzt bei einer Länge von 39 m und einer Breite von 16,4 m eine Hebekraft von 400 t. — An beiden Enden des Docks befindet sich zur Vergrößerung des Arbeitsplatzes eine Plattform von 5,2 m Länge. In den Seitenkasten sind Landgangsöffnungen vorgesehen, um Material und Werkzeuge bequem vom Kai direkt ins Dock schaffen zu können. Die Bedienung des Docks erfolgt von einer Zentrale, welche auf einem der Seitenkasten so angeordnet ist, daß von hier aus das ganze Dock übersehen und von einem Manne bedient werden kann.

Vermischtes.

Von der **japanischen Regierung** werden, wie das Marineministerium bekannt gegeben hat, **als Kriegskontrebande angesehen**: Waffen, Munition, Sprengstoffe, sowie Rohstoffe (einschl. Blei, Salpeter, Schwefel usw.), Maschinen für deren Herstellung, Zement, Uniformen, Ausrüstungsgegenstände für Militär und Marine, Panzerplatten, Materialien und Maschinen für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, sowie alle anderen Güter, die für Kriegszwecke verwendbar sind, falls sie durch feindliches Gebiet passieren oder daselbst oder bei feindlichen Truppen- oder Flottenteilen ankommen. 2. Lebensmittel, Getränke, Pferdegeschirr, Futter, Wagen, Kohlen, Holz, Münzen, ungemünztes Gold und Silber, Materialien für Telegraphen-, Telephon- und Eisenbahnbau, falls sie zu feindlichen Truppen oder nach solchen feindlichen Plätzen unterwegs sind, wo sie zu Kriegszwecken Verwendung finden können. 3. Unverkennbarer Schiffsbedarf bleibt ausgenommen.

Aus Brake wird uns vom 16. Februar geschrieben: »Durch die Unterstützung des Deutschen Seefischerei-Vereins wurde in **Brake** eine **Fischerschule** eingerichtet. Da die Fischer in ihrem Gewerbe nicht gestört und keinerlei Zwang zum Besuch des Unterrichts ausgeübt werden soll, so konnte nur an 9 Tagen, an denen das Fischen wegen Eisgangs nicht angängig war, unterrichtet werden. Besucht wurde der Unterricht von 28 Schülern. Wenn in der kurzen Unterrichtszeit auch nicht das gesteckte Ziel erreicht werden konnte, so wurde doch festgestellt, daß für die größte Mehrzahl der Schüler das Bedürfnis für einen solchen Unterricht vorliegt und ist es als ein Erfolg zu bezeichnen, daß bei den Fischern die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß der Unterricht zur Betreibung ihres Gewerbes nützlich und zu ihrem weiteren Fortkommen förderlich ist. Der Unterricht wird ohne jegliche Kosten für die Schüler erteilt, er dient zugleich als Vorbereitung für Weiterstrebende, die später eine Prüfung bestehen wollen und es ist nicht zu bezweifeln, daß sich im nächsten Winter genügend Schüler zu einem vollen regelmäßigen Kursus finden werden.«

Prüfungswesen.

Am 14. März d. J. beginnt an der Großherzogl. **Navigationsschule** in **Wustrow** (Mecklb.) ein Examen für Seeschiffer und Seesteuerleute. Anmeldungen hierzu nimt bis zum 12. März der Navigationsschuldirektor Herr J. Reimer entgegen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Firmen Escher, Wyss & Cie. in Zürich, Friedrich Krupp in Essen, Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik in Bremen, Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H. in Berlin und Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg haben ein **Syndikat** gebildet mit dem Zweck, das von der Firma Escher, Wyss & Cie gebauten Dampfturbinen-System Zoelly in die **Praxis** einzuführen.

Den Schiffsverkehr (1903) von Danzig, der 395 933 t R. umfaßte, vermittelte die deutsche Flagge mit 61 pCt., die schwedische mit 12, die dänische mit 10, die englische mit 8 und die norwegische mit ca. 5 pCt.

* * *

Der Aufsichtsrat der Deutschen D.-Ges. »Kosmos«, Hamburg, hat beschlossen, der General-Versammlung die Verteilung einer Dividende von 8 pCt. (9 pCt. im Vorjahr) in Vorschlag zu bringen. — Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.-G., Oldenburg, beabsichtigt auf das im II. Halbjahr 1903 auf Mk. 2 100 000 erhöhte Aktienkapital eine Dividende von 8 pCt. zu entrichten (12 pCt. im Vorjahr auf 1 400 000 Mk. Kapital).

* * *

Auf Staberhuk ist das neue, Jahre hindurch von Seeschiffer-Vereinen beantragte Feuer versuchsweise in Tätigkeit gesetzt worden.

* * *

Aus der kürzlich erfolgten Generalversammlung des Verbandes Deutscher Küstenschiffer geht u. A. hervor, daß der Verband nur Schiffen mit 7 m Tiefgang das Wegerecht auf der Elbe gegenüber minder tiefgehenden Fahrzeugen einräumen will.

* * *

Eine Norddeutsche Frachtdampfschiffahrt-Aktien-Gesellschaft ist in Flensburg mit einem Grundkapital von 500 000 Mk. neugegründet worden. Die Gründer der Gesellschaft sind die Inhaber der Firma Gebr. Petersen, der Fabrikbesitzer Hans Jordt, der Kaufmann Emil Molzen, Mathias Hübsch, sämtlich in Flensburg, sowie der Kaufmann Otto S. Reimers in Hamburg. — Auch in Oldenburg ist ein neues Reedereiunternehmen für Kohlentransporte von England nach Oldenburg gegründet worden.

* * *

In Gegenwart zahlreicher Gäste aus Regierungs- und militärischen Kreisen fand am 13. Februar in Bremen die bekannte Schaffermahlzeit statt. Als Schaffer fungierten in diesem Jahre die Herren Bankdirektor Carl Jantzen, J. K. Victor und Ludwig Albrecht und die Kapitäne Jul. Brünings, H. Gräfing, H. W. Bohlmann, E. Susewind, B. v. Oppen und H. C. Bruns.

* * *

Am 15. Februar war Herr F. G. Dietze, Maschineninspektor der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges. 25 Jahre im Dienste der Reederei. Für den Jubilar ein Festtag, brachte er ihm doch Gratulationen und Ehrengeschenke von seiner Reederei und von den Maschinisten der Gesellschaft.

* * *

Ausland.

Die Schiffahrtskammer des Ver. Königreichs (Chamber of Shipping of the United Kingdom) beschloß bei ihrer kürzlich abgehaltenen Jahresversammlung die Aufmerksamkeit ihrer Regierung auf die Benachteiligung der englischen Schiffahrt durch die französische Subventionspolitik zu richten und entsprechende Maßregeln zum Schutz englischer Reeder in Vorschlag zu bringen.

* * *

In ihrem Jahresbericht für 1903 stellt die Hartlepooler Reeder-Vereinigung, gestützt auf einen parlamentarischen Bericht fest, daß von 1875 bis 1902 nicht weniger als 3529 Dampfer mit 2 766 688 t N.-R. und 4114 Segler mit 1 816 107 t N. von englischen Reedern an das Ausland verkauft worden sind. Der Reederverein nennt diese Verkäufe eine Folge der »logislative load line disability«.

* * *

Der Nordatlantische Dampferlinien-Verband beschloß die Errichtung einer regelmäßigen Passagierdampferverbindung zwischen den skandinavischen Häfen einerseits und New-York und Boston andererseits.

* * *

In italienischen Reedereikreisen wird über die Gründung eines Syndikats der gesamten italienischen Segelschiffahrtsinteressenten unterhandelt.

* * *

Da ein Wechsel im Präsidium der International Marine-Company beabsichtigt wird und unmittelbar bevorstehen soll, wird in eingeweihten Kreisen angenommen, daß Herr J. Bruce Ismay, weil er nach New-York gereist ist, der zukünftige Präsident sein wird.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung 15. Februar. Als Mitglied wird Herr Raabe, Beamter der Hamburg-Amerika Linie, aufgenommen; zwei Herren sind zur Aufnahme für nächste Sitzung vorgeschlagen. Zur Tagesordnung »Befähigungsnachweis der Führer von Seeschleppdampfschiffen« nimmt der Verein nach einem Referat des Herrn Direktor Böger einen Antrag an, für den die Delegierten des Vereins auf dem Vereinstage in Berlin eintreten sollen. Der Antrag lautet:

I. Denjenigen Schiffern, welche am 1. April 1904 24 Monate mit einem Befähigungs-Zeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt Seeschleppdampfer von mindestens 400 kbm Brutto-Raumgehalt geführt haben, ist ein beschränktes Befähigungs-Zeugnis als Schiffer auf großer Fahrt zu erteilen, in dem zu vermerken ist, daß es nur zur Führung von Seeschleppdampfschiffen berechtigt.

II. Denjenigen Schiffern, welche am 1. April 1904 24 Monate mit einem Befähigungs-Zeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt Seeschleppdampfer von mindestens 200 kbm Brutto-Raumgehalt geführt haben, ist nach Ablegung einer Nachprüfung, welche bis zum 1. April 1906 bestanden sein muß, ein Befähigungs-Zeugnis wie ad I zu erteilen.

Die Anforderungen bei dieser Prüfung decken sich im Allgemeinen mit denen der Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt, jedoch ist von einer Prüfung in der sphärischen Trigonometrie, der Theorie der Deviationslehre, des Segelns im Größten Kreise, der Bestimmung des Chronometerstandes durch astronomische Bestimmungen und der Monddistanzen abzusehen.

Falls der Antrag II die Zustimmung der Reichsregierung findet, beantragt der Verein, den ad II näher bezeichneten Schiffern die Zulassung zur Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt ohne vorherige Ablegung der Seesteuermanns-Prüfung zu genehmigen.

Nächste Sitzung am 22. Februar, die letzte vor dem Vereinstag.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 17. Februar. Als Mitglied wurde Herr Kapt. H. Hansen, D. »Prinz Eitel Friedrich« aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge verlas der Schriftführer Herr Lewens einen Teil des Protokolls über die Verhandlungen des XI. Verbandstages, hieran schlossen sich Bemerkungen der einzelnen Delegierten. (Wir verweisen auf die an anderer Stelle veröffentlichten Verhandlungen. D. R.) — **Nächste Sitzung am 24. Februar. Tagesordnung: Befähigungsnachweis für Führer von Seeschleppdampfern über 400 kbm.**

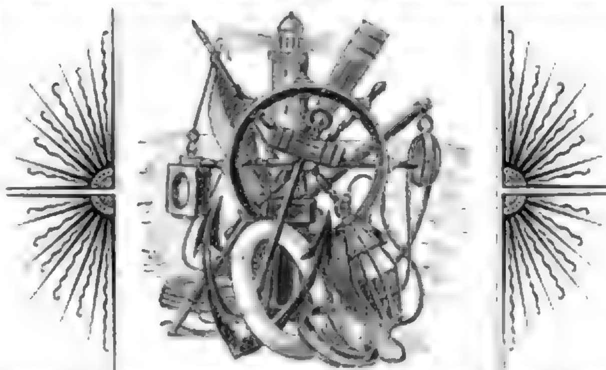
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der XI. Verbandstag.

An den am 7. und 8. Februar in Berlin abgehaltenen Verhandlungen nahmen Teil:

Als amtliche Vertreter:

Für die Freie und Hansestadt:
Dr. Klügmann, Exzellenz, Hanseatischer Gesandter.

Für das Reichs-Marineamt:
Vüllers, Kontre-Admiral, Vorstand der Nautischen Abteilung.
Louran, Korvetten-Kapitän,
Schlieper, »

Für das Reichsamt des Innern:
v. Jonquières, Geh. Ober-Regierungsrat,
Werner, Geh. Ober-Regierungsrat. Vors. des K. Ober-Seeamts.

Reichs-Gesundheitsamt:
Dr. Sannemann, Regierungsrat.

Für das Königl. Preuß. Ministerium der öffentl. Arbeiten:
Körte, Geh. Baurat.

Für die See-Berufsgenossenschaft in Hamburg:
Schauseil, Verwaltungs-Direktor.

Für den Germanischen Lloyd.
R. Ulrich, Verwaltungs-Direktor.

Aus Mitgliederkreisen:

Vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg die Herren: Bendix, Elson, Frantz, Hilgendorf, Hubert, Lewens, Schroedter, Seeth und Siemsen.

Vom Seeschiffer-Verein »Stettin« in Stettin die Herren: Bening, Breidsprecher, Bugs, Erich, Hoppe, Krüger, Sprenger und Tank.

Vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg, die Herren: Freyer, Glaser, Kümpel und Pröhls.

Vom Verein Flensburger Seeschiffer die Herren: Hansen, Johannsen und Lüning.

Von der Schiffer-Gesellschaft zu Lübeck die Herren: Karstedt, Steffen und Voigt.

Vom Seeschiffer-Verein »Weser«: Herr Kornmehl.

Vom Seeschiffer-Schiffer in Danzig: Herr Doebler.

Vom Verein Hamburger Elblotsen: Herr Wahlen.

Sonstige Teilnehmer:

Die Herren: Dr. Kaemmerer, als Rechtsbeistand des geschäftsführenden Vereins; Fels und Koch als Vertreter des Verbandes Deutscher Seemaschinisten; Hubert und Geblich als Vertreter des Vereins Deutscher Schiffer auf kleiner Fahrt; Waldmann, als Vertreter des Vereins Pommerscher Seesteuerleute; W. Seeth, als Vertreter der Oevelgönner Lotsen-Brüderschaft; Reisse, Prokurist der Firma F. Laeisz und Förster, Kaufmann, Hamburg.

Eine Beteiligung, so zahlreich, wie sie noch kein Verbandstag gesehen hat. Das ist für die wachsende Bedeutung unserer Bestrebungen gewiß ein erfreuliches Zeichen, aber nicht das einzige auch nicht das hervorragendste. Von größerer Wichtigkeit ist jedenfalls die allerseits mit Genugtuung festgestellte Tatsache, daß sich die Erörterungen über die einzelnen Gegenstände durch eine Frische und Lebhaftigkeit auszeichneten, die den Vorsitzenden wiederholt in die Lage brachten, den schnellfließenden Redestrom etwas einzudämmen. Dieses Bremsmittel hätte nun zwar bei größerer Beschränkung in einigen Ausführungen nicht angewendet zu werden brauchen. Auf der anderen Seite soll auch nicht in Abrede gestellt werden, daß die Tagesordnung ziemlich reichhaltig war. Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins nahm, *gestützt auf die Erfahrungen früherer Jahre,* bei der Aufstellung der Tagesordnung für die Diskussion einzelner Punkte eine weit geringere Zeitdauer an, als sie tätsächlich beansprucht worden ist. So glaubte er, daß beispielsweise über die Punkte 6 und 7 (alte Reihenfolge) kaum mehr als eine gute Stunde — statt zweidreiviertel, wie es der Fall war — gesprochen werden würde. Eine Berechtigung für diese Annahme lag vor, weil für Punkt 6 doch nur ein kurzer Vortrag in Aussicht genommen war und für Punkt 7 nur *fünf Anträge auf der Verbandsseite als zur Diskussion stehend* angezeigt waren. Statt der erwarteten fünf waren es aber aber sechszehn Anträge, über die diskutiert und abgestimmt werden mußte. Ebenso nahm die Besprechung zu 11 und 12 ganz erheblich mehr Zeit in Anspruch, als sie sonst zuf Seezeichenverbesserungen verwandt zu werden pflegt. Einerlei, dem Vorsitzenden ist der Vorwurf, die Tagesordnung zu reichhaltig ausgestaltet zu haben, lieber, als eine gegenteilige Kritik und er glaubt sich in dieser Annahme in Übereinstimmung mit *allen* Mitgliedern des Verbandes.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erthellt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 9. **Hamburg, den 27. Februar.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Die im Jahre 1902 erlassenen Abgaben-Bestimmungen der **Suez-Kanal-Verwaltung**, ihre Forderung, daß für ein einmal mit Ladung versehenes Abteil ständig die vollen Gebühren zu entrichten sind, hat unter den Reedern von englischen Shelterdeckdampfern den Beschluß gezeitigt, den Weg um das Kap der Guten Hoffnung der Passage durch den Kanal vorzuziehen. Ob und wie oft ein solcher Entschluß schon praktisch durchgeführt wurde, wissen wir nicht, wohl aber ist bekannt, daß es sich hier nicht um leere Drohungen handelt. Es ist aber weniger diese Meldung, die uns Anlaß gibt, erneut zur Abgabenfrage im Suez-Kanal Stellung zu nehmen, als vielmehr die Tatsache, daß die Suez-Kanalabgaben im Allgemeinen eine erhebliche Erhöhung erfahren könnten, falls die Shelterdecker, die heute einen großen Prozentsatz im Kanalverkehr ausmachen, dem Kanal wirklich fern bleiben sollten. Unter solchen Verhältnissen würden dann hauptsächlich diejenigen Schiffe zu leiden haben, die aus verschiedenen Gründen den Kanal benutzen müssen. Angesichts eines solchen Ausblicks muß der englischen Presse Recht gegeben werden, wenn sie die Reeder von Passagierdampfern ernstlich an ihre solidarischen Interessen mit Frachtdampferreedereien erinnert. Heute kann ein gemeinsames Vorgehen, dem es an Erfolg nicht fehlen dürfte, noch zu Stande kommen, später, wenn sich die Frachtdampferreedereien erst in der Fahrt um das Kap eingerichtet haben oder gar ein neuer Frachtdampfertyp geschaffen ist, könnte es zu spät werden.

* * *

Über den letztjährigen **Seeverkehr in französischen Häfen** liegen Angaben vor, die zwar nicht Anspruch auf absolute Genauigkeit machen, wohl aber bis auf einige hundert Tons richtig sind. Sie lauten:

	1903		1902	
	Anzahl	Raumgehalt	Anzahl	Raumgehalt
Eingekommene Schiffe:				
Französische . .	7 611	4 814 849	7 581	4 745 300
Ausländische . .	17 651	14 449 875	17 326	13 622 562
Abgegangene Schiffe:				
Französische . .	7 559	4 603 494	7 565	4 538 542
Ausländische . .	13 887	9 716 619	13 459	9 195 921

Der gesamte Seeverkehr wurde demnach im Jahre 1903 durch 46 688 Schiffe mit 33 584 837 t vermittelt, gegenüber 45 931 Schiffen mit 32 102 825 t im Vorjahre. An der Zunahme von 1 482 512 t war die französische Flagge mit 134 501, die ausländische mit 1 348 011 t, also im Verhältnis von 1 : 10 beteiligt. Eine wenig günstige Gegenüberstellung für die französische Flagge. Sie wird sich möglicherweise zu Gunsten Frankreichs etwas ändern, sobald sich die Wirkung des neuen Subventionsgesetzes das zum Bau von Dampfern ermuntert, geltend macht. Vertrauenerweckend und anspornend wird aber auch eine Mehrbeteiligung der französischen Schiffe auf deren Reeder nicht wirken, wissen sie doch, daß ein solcher Zustand nicht auf ihren Unternehmungsgeist, sondern auf staatliche Unterstützungen zurückzuführen ist.

* * *

Die auch bei uns früher oft erörterte Frage über die **Zerstörung treibender Wracks im Nordatlantik** glaubt der amerikanische Senator Frye für die amerikanischen Gewässer durch die Indienststellung eines Wrackzerstörungsfahrzeugs lösen zu können. Jedenfalls ein radikales Mittel, das, falls andere interessierte Staaten dem amerikanischen Beispiel folgten, bald den Atlantik von jenen gefährlichen Schiffahrtshindernissen säubern würden. Daß sie nicht ungefährlich sind, lehrt die Seeunfallstatistik und daß ihre Anzahl nicht unbeträchtlich ist, zeigen die deutschen Monatskarten und die amerikanischen Pilot-Charts. Die deutschen nautischen Kreise, die — es war im Jahre 1897 — eine Säuberung des Nordatlantischen Ozeans von treibenden Wracks durch gemeinschaftliches Wirken aller an der Seeschiffahrt beteiligten Nationen für ausgeschlossen hielten, empfahlen die Herausgabe von Wracklisten, die den Kapitänen durch eine Zentralstelle leicht zugänglich gemacht werden sollten. An dieser Stelle sollten alle Meldungen der Schiffsführer und der Schiffahrtskreise gesammelt werden, um dann von ihr weiter verbreitet werden zu können. Auf die Anregung eines Seeoffiziers hin, wurde damals beschlossen, den Herrn Staatssekretär des Reichsmarine-Amts, Exz. Hollmann, zu bitten, in den »Nachrichten für Seefahrer« die deutsche Zentralstelle im oben gedachten Sinne zu schaffen. Admiral Hollmann hat darauf die Schifffahrttreibenden ersucht, der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amtes Berichte über auf See angetroffene Schiffahrtshindernisse einzusenden. Ob und wie weit diesem Wunsche entsprochen worden ist, wissen wir natürlich nicht; soll aber aus dem Inhalt der »Nachr. für Seefahrer« gefolgert werden, dann hat das Ersuchen des Staatssekretärs nicht viel Zuspruch gefunden. Gewiß enthalten die »Nachrichten für Seefahrer« in jeder Nummer Angaben über gesichtete und wegen ihrer Lage gefährliche Wracks, aber die Quellen, aus denen diese Mitteilungen geschöpft sind, haben ihren Ursprung weniger aus Berichten von Schiffahrtskreisen als vielmehr aus Bekanntmachungen von Behörden, oder sie sind den amerikanischen oder englischen Notices to Mariners entnommen. Da sie sich außerdem nicht allein auf treibende Wracks im Nordatlantik beschränken, muß angenommen werden, daß es der im Jahre 1897 auftauchenden Idee an gehöriger Unterstützung gefehlt hat, um im Sinne ihrer Anreger verwirklicht werden zu können. Vielleicht war als Grund für diese ablehnende Haltung die Tatsache nicht ohne Einfluß, daß in der englischen »Shipping Gazette« und in der deutschen »Börsenhalle« Meldungen über alle gesichteten Wracks veröffentlicht werden, wenn auch nicht in der vor sieben Jahren angeregten Form. Eine derartige Forderung vermögen aber Zeitungen kaum zu erfüllen, weil ihnen als wirtschaftliche Unternehmen, ohne Gewähr für einen entsprechenden Absatz, nicht wohl zugemutet werden kann, Berichte über gesichtete Wracks zu sammeln, zu sichten und dann in Form von Wracklisten den Kapitänen zuzustellen. Ist eine Erfüllung dieses sonst gewiß berechtigten und auch zweckmäßigen Wunsches im angeführten Sinne wohl ziemlich ausgeschlossen, so möchten wir die 1897er Idee doch wieder aufnehmen und für sie bei der Deutschen Seewarte Interesse wachrufen. Als diejenige Stelle, an der alle meteorologischen Journale deutscher Schiffe zusammenlaufen, steht ihr das beste Material zur Verfügung. Die Herausgabe ihrer Monatskarten mit den dort eingezeichneten treibenden Wracks bedingt ja schon eine Sichtung und Sammlung über solche Nachrichten. Und dem Bedürfnis, Kenntnis von treibenden Wracks im Nordatlantik zu erhalten, wäre schon durch die Karten entsprochen, wenn nicht der Hauptwert solcher Wrackmeldungen in ihrer schnellen Bekanntgabe läge. Diese läßt sich aber nur durch periodische in kurzen Zwischenräumen zu veröffentlichende Wracklisten mit den allerneusten Angaben ermöglichen. Damit nun die Durchführung einer solchen Idee nicht am Mangel an Druckkosten scheitert — die Geldfrage spielt ja auch bei Behörden eine große Rolle — könnte der Gedanke aus dem Jahre 1897 wieder aufgenommen und die Nautische Abteilung des Reichs-Marine-Amtes ersucht werden, das ihr durch die Seewarte etwa zugestellte Material über die neuesten gesichteten Wracks wöchentlich in einer besonderen Rubrik in den »Nachrichten für Seefahrer« bekannt zu geben. — Erfolgreicher und zweckentsprechender als die Durchführung dieser Anregung wäre ja allerdings die Nachahmung des amerikanischen Beispiels. Ob aber der Reichstag für Ausgaben zum Bau eines Wrackzerstörungsfahrzeuges — dessen Herstellungskosten doch mindestens eine Million Mark betragen würden — zu haben sein würde, ist doch wohl etwas zweifelhaft.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Bergung des deutschen Vollschiffs „Roland" durch englische Fischdampfer und Schlepper. „Roland" auf der Reise von Cardiff nach Kapstadt brach quer ab vom Elswick-Feuerschiff seinen Ruderkopf, ein Unfall, der ihn veranlaßte, die Reise zur Vornahme einer Reparatur

zu unterbrechen. Der nach den Fischgründen von Aberystwith bestimmte Fischdampfer „Birda" sichtete „Roland" und erklärte sich auf dessen Signale zum Tauen nach Milford Haven bereit. Ein Dampfer hatte vorher aber vergeblich Bergungsdienste geleistet, weil seine Schlepptrosse, als er sie dem Segler übergeben wollte, die Schraube unklar machte und den Dampfer zwang, anderweitige Hilfe in Anspruch zu nehmen, um im nächsten Hafen die Schraube klaren zu können. Bei schwerem WSW-Sturm begann die Schlepptätigkeit der „Birda", die bis zu etwa Ost vier Seemeilen von Caldy gedauert hatte, als die Schlepptrosse brach und „Roland" zum Ankern im Schutz von Caldy Eiland veranlaßte, während „Birda" nach Tenky lief, um telegraphisch weitere Hilfe von Swansea zur Stelle zu schaffen. Am nächsten Morgen — es war am 12. Dezember — schlug der Wind nach SO um, wodurch der Ankerplatz gefährlich wurde. Dem Fischdampfer, der sich vor „Roland" gespannt hatte, um ihn vorm Treiben zu bewahren, wurde gegen Mittag durch den Schlepper „Foxhound" und „Mabel" Hilfe. Mit dem Kurs auf Milford begannen alle drei zu schleppen, jedoch nur kurze Zeit, da während einer besonders starken Boe die Trossen aller Fahrzeuge brachen. Während die beiden Schlepper unter Land Schutz suchten, blieb „Birda" beim Segelschiff und sorgte für einen Ankerplatz. Am nächsten Morgen, als sich der Wind etwas gelegt hatte, wurde die Schlepptätigkeit von allen drei Fahrzeugen wieder aufgenommen und fortgesetzt, bis „Roland" im Milford Haven sicher vor Anker lag. Das Gericht erkannte (am 6. Februar) auf 750 £ Gesamtbergelohn (450 „Birda". 175 „Foxhound, 125 „Mabel"), wobei Richter Barnes wiederholt bedauerte, wegen des geringen Wertes (2414 £) des geborgenen Schiffes nicht mehr gewähren zu können. Die Behauptung von „Roland", daß er während der ganzen Zeit niemals in drohender Gefahr gewesen sei, wurde vom Gericht nicht für stichhaltig gehalten, obgleich erwiesen war, daß „Roland" während der beiden stürmischen Nächte, allein auf seine Anker angewiesen und von allen drei Fahrzeugen verlassen, der Witterung Stand gehalten hatte.

Ein paar Worte zu dem Verlauf der Reise der deutschen Südpolarexpedition in den Jahren 1901/3.

Von Kapt. *Fr. Heyemann.*

Es ist vielfach die Meinung vorhanden, als ob das Ergebnis der deutschen Südpolarexpedition durch den unvorhergesehenen, allerdings unberechtigt langen Aufenthalt im Südatlantischen Ozean, und die dadurch verursachte spätere Abfahrt von Kapstadt, als anfänglich beabsichtigt, ungünstig beeinflußt sei. Meiner Ansicht nach ist dieses — wenigstens soweit das Vordringen in das Treib- bezw. Packeis in Frage kommt — nicht zutreffend. Aus eigener Erfahrung, die ich in den Jahren 1860 bis 1868 in der Eisschiffahrt gesammelt habe — zwar nicht im Südpolarmeer sondern im Polarmeer nördlich der Beringstraße — ist die geeignetste Zeit hierfür der Spätsommer. In dem letztgenannten Meere ist es am leichtesten nordwärts oder westwärts im Packeise, oder zwischen diesem und der Küste von Amerika bezw. Asien von Ende August bis Mitte und selbst Ende September voranzukommen. In dieser Zeit ist das Eis am meisten aufgelockert. Wir erreichten auf unsern Kreuzfahrten im Polarmeer nördlich der Beringstraße, zum Zweck des Walfanges, beispielsweise im September 1867 die Ostküste des Wrangellandes und fuhren dann noch eine weite Strecke unter dessen Südküste nach Westen. Mitte Oktober 1868 standen wir etwas südlich von Point Barrow. Nach dieser Zeit werden die Eisverhältnisse bald schlecht und es ist hohe Zeit aus dem Eise wegzukommen. Im Hochsommer kann man aber in der Regel nicht soweit kommen. Für die südliche Hemisphäre wäre dementsprechend, unter sonst gleichen Verhältnissen, die geeignetste Zeit um südwärts in das Treib- und Packeis einzudringen von Mitte Februar bis Ende März; unter außergewöhnlichen Verhältnissen noch im April. »Gauß« war demnach Mitte Februar 1902 noch rechtzeitig an der Eiskante auf der vorgeschriebenen Route, und ein zweiter Versuch Mitte März 1903, in einer westlicheren Länge weiter nach Süden vorzudringen, durch aus geboten. Dieser ist durch die Ungunst der Eis- und Witterungsverhältnisse vereitelt worden. Vielleicht wäre dennoch ein später im April wiederholter Vorstoß — wenn auch sehr gewagt — von Erfolg gekrönt gewesen. Wie leicht begreiflich, ist der gegebene Zeitpunkt für ein erfolgreiches Durchdringen des Packeises derjenige des Abflauens eines eine längere Zeit vom Eise gewehten stürmischen Windes, der eine Oberflächenströmung im gleichen Sinne, sowie das Auflockern und Abtreiben der Eismassen im Gefolge hat; ganz besonders für einen Dampfer. Man muß nicht glauben, daß man bei einem günstigen Winde und einer eben solchen Strömung weit in das Packeis einzudringen vermag. Ganz das Gegenteil ist der Fall. Zwar liegt die Eisgrenze weit zurück; dieses ist aber der einzige Vorteil, die Eismassen sind dicht zusammengedrängt, und wer dennoch den Versuch macht in das Eis hinein zu fahren, wird gar bald besetzt und verliert jede Macht über sein Schiff. Eine Strömung mit der Kursrichtung eines Schiffes ist im Packeise nur mit Vorteil zu benutzen, wenn man sich von demselben besetzen und alsdann willenlos mittreiben lassen will.

Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungs-Systeme.*)

Chemiker Herr *Gronwald* (System Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel)**). M. H. Es ist eine undankbare Aufgabe für mich, eine Parallele zu ziehen zwischen dem Clayton-System und meinem System.

Der Verdacht der Parteilichkeit schwebt dabei wie ein Damoklesschwert über meinem Haupte, denn mein Feuerlöschsystem steht mit dem Clayton-Feuerlöschsystem in Konkurrenz.

Das kann mich jedoch nicht abhalten, bei dem hohen Interesse, das diese Angelegenheit in Schiffahrtskreisen hat, meine Meinung zu äußern, selbstredend so objektiv, daß ich mit bestem Wissen und Gewissen den Vorwurf der Parteilichkeit werde von mir weisen können, und ich wünschte, daß auch Sie, m. H., diesen Eindruck gewinnen.

Unter diesem Gesichtspunkt bitte ich meine weiteren Ausführungen zu betrachten.

Beide Systeme verfolgen den gleichen Zweck, und erstreben dasselbe Ziel, nämlich gewisse leicht zündliche bezw. sich selbst entzündende Ladungen vor der Entzündung zu bewahren, und ein etwa ausbrechendes Feuer zu löschen. Es führen bekanntlich viele Wege nach Rom, und so giebt es auch verschiedene Wege zur Erlangung des vorgesteckten Ziels, nur ist der eine Weg mit weniger Umstände verknüpft als der andere.

Die Wege werden gekennzeichnet einerseits durch die eingeschlagenen Verfahren, andererseits durch die zur Ausführung derselben getroffenen Einrichtungen. Clayton's System beruht auf der Selbsterzeugung einer feuerlöschenden Gasart, SO_2 der schwefligen Säure (Schwefeldioxyd). Hierzu bedarf es einer maschinellen Einrichtung, bestehend in einem Generatorofen zum Verbrennen des Schwefels, in einer Kühl-, Druck- und Absaugevorrichtung und einer Kraftanlage zur Betätigung der Einrichtung.

Aber Segelschiffe haben Kraftanlagen — Donkeys — nur in den seltensten Fällen, und wenn sie sich eine solche anschaffen sollen, verteuert das die Einrichtung sehr erheblich. Es geht der Clayton-Einrichtung wie der Verordnung der See-Berufsgenossenschaft, wonach Dampfrohre in die Schiffsabteile geführt werden sollen, sie kann nicht der gesamten Schiffahrt ohne Unterschied, ob Segler oder Dampfer, dienstbar gemacht werden.

Das Clayton-Verfahren besteht darin, die erzeugte SO_2 nach geschehener Kühlung, natürlich mit Luft gemengt, bis auf den Schiffsboden durch angeordnete Rohrleitungen zu führen, die Luft über die Ladung abzusaugen, sie durch den Generatorofen zu führen, und so eine beständige Zirkulation des erzeugten Löschgases durch die Ladung zu bewirken.

Das Gronwald-System dagegen beruht auf der Anwendung eines bereits fertigen Löschgases. Die ganze Kohlensäure-Einrichtung besteht in einem kleinen Apparat und in nach den Schiffsabteilen führenden Rohrleitungen, oder, wo es sich um große durch Querschotten nicht unterbrochene Räume handelt, in einer geeigneten Anordnung der Rohrleitungen, die, jede für sich, Achterschiff, Mittelschiff und Vorschiff mit Löschgas versorgen.

Das Gronwald-Verfahren wird derart zur Ausführung gebracht, daß, nachdem Deckstuken und Ventilatoren gut abgedichtet sind, Kohlensäure (CO_2) durch die angeordneten Röhren nach dem betreffenden Schiffsabteil geleitet wird, wobei die Luft aus dem Raum nur erst unter einem bestimmten Druck durch Ventile entweichen kann, und deshalb mit der CO_2 diffundieren, d. h. sich mengen muß und das Löschgas bildet, welches bei einem Brande vom Feuer selbsttätig, infolge der um den Brandherd erzeugten Luftverdünnung, herangesaugt wird, weil eine Luftleere in der Atmosphäre nicht denkbar ist und sofort ausgeglichen wird.

Während beim Clayton-System die Maschine erst in Gang gebracht werden muß, was immer einige Stunden dauert, ist das Gronwald-System sogleich klar zum Manöver. Das Gronwald-System kann auf jedem Schiff, ob Segler, ob Dampfer, plaziert werden, und geschieht nach einem Verfahren, das, auf physikalischen Gesetzen beruhend, ohne maschinelle Hilfsmittel, sich von selbst vollzieht. Die Unterschiede der beiden Systeme ergeben sich hiernach von selbst.

Wir kommen nun zu einem Vergleich der beiden Löschgase, der schwefligen Säure, dem sogenannten Claytongas, und der Kohlensäure.

Wollen wir ein klares Bild haben, so müssen diese Gasarten geprüft werden:

1) auf ihre chemischen Eigenschaften;
2) auf ihre Wirkung in prophytaktischer Beziehung;
3) auf ihre Wirkung als Feuerlöschmittel;
4) auf ihre physikalischen, und endlich auch auf ihre toxischen Eigenschaften.

Fangen wir mit dem Claytongas an.

Dieses Gas ist ein sogenanntes Reduktionsgas, d. h. es besitzt die Eigenschaft, als Anhydrid in trockner Luft nur bei hoher Temperatur, bei Anwesenseit von Feuchtigkeit aber schon bei gewöhnlicher Temperatur andere Sauerstoffverbindungen zu zersetzen, und den Sauerstoff für sich zu beanspruchen. Sind leicht oxydierbare Metalle, wie Eisen, dabei, so vollzieht sich dieser Prozeß um so schneller.

Auf dieser Reduktionsfähigkeit beruht eine Methode zur Herstellung von englischer Schwefelsäure aus schwefliger Säure. Wir wissen somit, daß unter gewissen Voraussetzungen die schweflige Säure sich in Schwefelsäure umsetzen kann.

In einem Schiffsraum, besonders aber in Steinkohlenladungen, geschieht diese Umsetzung sicher, denn hier steht der SO_2 nicht blos Feuchtigkeit, sondern auch von der Kohle absorbierter Sauerstoff zur Verfügung.

Darum kann SO_2 ein Mittel zur Verhütung der Erhitzung von Kohlen nicht sein; im Gegenteil, sie wird sogar die Oxydation des Schwefelkieses, der in die Kohlen eingelagert ist, befördern.

Nach diesen Ausführungen ist es auch erklärlich, daß SO_2 die eisernen Schiffswände, Schotten, Deckträger und dergl. mehr, so energisch angreift. Als Löschgas dagegen hat SO_2 eine sehr erhebliche Wirkung, was so zu erklären ist, daß sie bei der durch einen Brand entstandenen hohen Temperatur den Sauerstoff der im Raume befindlichen Luft und damit das Ernährungsmaterial des Feuers ihm entzieht.

Und nun die Kohlensäure. Sie hat keine reduzierenden oder oxydierenden Eigenschaften, sie ist indifferent, und ihre Wirkung beruht wohl darauf, daß sie als sauerstoffarmes Gas das organische Leben hemmt und chemische Verbindungen, zu denen Sauerstoff nötig ist, verhindert.

*) Mit der Veröffentlichung der stenographischen Aufzeichnungen über verschiedene Vorträge, die am 25. Januar von berufensten Fachleuten im Nautischen Verein zu Hamburg über vorgenommene Versuche mit den obengenannten drei Systemen gehalten worden sind, entsprechen wir nicht nur einem Wunsche, der uns von verschiedenen Seiten nahe gelegt ist, wir glauben auch, daß insbesondere unsere seemännischen Leser manche Lehre aus diesem Material ziehen werden. Für die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins dürfte eine Kenntnisnahme vom Inhalt jener Vorträge und der sich daran schließenden Diskussion besonders wertvoll sein, wird doch in Berlin ein Urteil von ihnen über die Eigenschaften der verschiedenen heute in Anwendung befindlichen Systeme verlangt werden. D. R.

**) Deutsche Schiffs-Feuerlöschgesellschaft m. b. H. in Bremen.

So ist es erklärlich, daß CO_2 die Oxydation des Schwefelkieses in den Kohlen beeinträchtigt, daß sie Fermentationen den Boden entzieht und alle die Ursachen, durch die eine Selbstentzündung gewisser Ladungen entstehen kann, aufhebt, und daß sie endlich auch indifferent auf Metalle ist, und diese so gut wie garnicht angreift. Auf diesen Eigenschaften beruht auch die feuerlöschende Wirkung der Kohlensäure.

Das physikalische Verhalten der schwefligen Säure ist zerstörender Art und zwar wiederum bei Gegenwart von Feuchtigkeit. Daß letztere im Schiffsraum stets vorhanden ist, steht fest, sonst könnten Ratten so lange Zeit in ihm sich nicht aufhalten. Zerstörend wirkt SO_2 namentlich bei den Nahrungsmitteln und Geweben aller Art, kohlensauren Salzen, wie Soda und Pottasche. Nahrungsmittel, die mit SO_2 behandelt werden, behalten dieselbe, wie konstatiert worden ist, noch längere Zeit an sich, so daß sie für die Gesundheit nachträglich sind. Kohlensäure dagegen ist auch in dieser Beziehung indifferent und es ist bekannt, daß wir sie zu gewissen Genußmitteln, wie Mineralwässer, Schaumwein, Limonade und, last not least, zu Bier geradezu nötig haben.

Auf die Atmungsorgane wirkt SO_2 selbst in großen Verdünnungen mit Luft noch äußerst schädlich, so daß ihre Anwendung nur mit größter Vorsicht geschehen sollte. Zwar ist Kohlensäure eingeatmet auch giftig, aber wie in allen Sachverständigenkreisen bekannt, nicht annähernd in dem Maße wie SO_2. Auch nach Anwendung von SO_2 ist beim Betreten des Schiffsraumes Vorsicht geboten; bleibt jedoch ein in den Raum gelassenes Licht brennen, so kann derselbe unbedingt gefahrlos betreten werden. Nicht jedoch ein Raum in dem vorher mit SO_2 operiert worden war.

M. H. Ich hatte vorhin die Ursachen dargelegt, weshalb schweflige Säure als Verhütungsmittel sich nicht eigne, daß aber diese Eigenschaft der CO_2 innewohnt. Zum Beweise dessen glaube ich Ihnen nachstehend mit einigen vergleichenden Zahlen aus der Praxis dienen zu können. Auf dem englischen Schiff »Andora«, das von Baltimore nach der Westküste mit Kohlen fuhr, befand sich die Clayton-Einrichtung. Der Kapitän berichtet nun: »Before we crossed the equator the temperature got very high, viz. 95 deg., 35 C), and rose 5 deg. in one night; so I worked the machine and reduced the temperature down to 84 deg. (28,8 C). We had to work the machine three times during the voyage and used only three barrels of sulphur«. Trotz des dreimaligen Arbeitens der gesamten Maschinenanlage Claytons hat man die Temperatur doch nur ca. 6° C heruntergebracht. Man sagte in Sachverständigenkreisen, daß die Clayton-Anlage an dieser Temperaturreduktion ganz unschuldig sei. In Hamburger Fachkreisen erklärt man sich diese Reduktion sehr einfach damit, daß das Schiff allmälig in kältere Zonen kam und so die Temperatur von selbst fiel.

Auf dem »West Lothian« reduzierte Clayton die Temperatur von 87° auf 80° F »in a very short time«.

Anders das Gronwald-System!

»Nesaia«: hatte noch vor Erreichung des Äquators 29° C (85° F); mit der dann eingelassenen CO_2 (6 Flaschen) erzielte der Kapitän sofort 19° C (66° F) (also 20° Differenz) und zwar ehe er in die kalte Zone kam.

»Olinda«: 29 Tage nach Abfahrt von Greenock war die Temperatur 27° C (80° F); durch Einlassen von CO_2 wurde eine sofortige Abkühlung auf 62° F (17° C) erzielt, noch ehe man in die kalte Zone kam. 18° Differenz.

»Peter Rickmers«: Mit 4 Flaschen reduzierte der Kapitän die Temperatur von 63° F (17° C) auf 46° F (7,5° C). 17° Differenz.

»Anna«: 19 Tage nach Abfahrt von Port Talbot (Wales) hatte der Kapitän 86° F (30° C) durch Einlassen von CO_2 brachte er dann sofort die Temperatur auf 53° F (11½° C) herunter und hielt diesen Temperaturpunkt fest bis zur Ankunft an die Westküste. 31° Differenz.

Auch zum Beweise für die anderen von mir berührten Eigenschaften der SO_2 möchte ich auf einige Berichte zurückkommen.

»Die größte französische Segelschiffsreederei (Bordes & fils in Dünkirchen) hatte mehrere Schiffe mit dem Clayton-System eingerichtet. Bei dem Gebrauch der Einrichtung machten sich alsbald auch die sehr giftigen Gase in den Mannschaftsräumen bemerkbar. Unter den Seeleuten wurde es bekannt und mit jeder Reise wurde es der Reederei schwerer, für diese Schiffe Mannschaften anzuwerben. Infolgedessen sah sich die Reederei nolens volens veranlaßt, die gesamte Anlage von den Schiffen zu entfernen. Dieselbe Reederei läßt, nachdem sie sich von den Vorteilen des Gronwald'schen Verfahrens überzeugt hat, eines ihrer demnächst nach Hamburg kommenden Schiffe mit dem Gronwald-System ausrüsten.

Auch eine Hamburger Reederei hat die auf einem ihrer Schiffe angebrachte Clayton-Einrichtung wieder entfernen lassen, weil zu kompliziert, platzraubend und zu teuer.

Dr. Nocht schreibt (S. 95) bei Besprechung des Clayton-Systems: »Übrigens ist in Hamburg von verschiedener Seite auch schon darüber geklagt worden, daß der Schiffskörper selbst durch wiederholtes Räuchern mit schwefliger Säure angegriffen wird. Namentlich sollen die Wände von Stahlschiffen viel schneller und tiefer als gewöhnlich rosten, wenn das Schiff erst mehrere Male mit schwefliger Säure behandelt ist. Eine wiederholte Behandlung der Schife womöglich jedesmal nach Beendigung einer Reise ist aber für unsere Zwecke durchaus notwendig.«

Ausführlich äußert sich Dr. Jaques vom Gesundheitsamt in Marseille in der Revue D'Hygiene, Febr. 1903, S. 125 (Destruktion des Rats). Vorher hatte er ausgeführt, daß das Ausschwefeln der leeren Räume nicht die erhofften Resultate gebracht hätte, da in der Regel mit den Waren auch die Ratten verschwinden. Man gelangte darum zu der Erkenntnis, daß die Behandlung der Räume vor Entlöschung notwendig sei und die oberste Behörde machte infolgedessen denn auch das Ausschwefeln der Räume mit voller Ladung zur Vorschrift.

Dr. Jaques fährt nun fort: »Aber diese Maßnahme ist praktisch undurchführbar, und sie wurde trotz der wiederholten Vermittlungsversuche des Dr. Catelan (früher Hafenarzt von Marseille) von sämtlichen Reedereien Marseilles zurückgewiesen. Von den Schiffsbau-Ingenieuren wurde uns bei der Ausräucherung leerer Räume nachgewiesen, in welchem Umfang die schweflige Säure die feuchten Schiffswände angreife, und alle Reedereien weigerten sich, ein beladenes Schiff zum Zwecke eines Versuchs mit Schwefelgasen zur Verfügung zu stellen, fürchtend, die Ladung könnte beschädigt werden. Man gab folgenden Grund an: Ein beladenes Schiff ist ein geschlossener Raum, enthaltend überhitzte Luft und fermentierende Waren; die Metallwände, die den ganzen Tag den Sonnenstrahlen ausgesetzt sind, kühlen sich des Nachts wieder ab — alles Umstände, die zur Erzeugung von Kondensationswasser günstig sind. Wegen der im Raum befindlichen Feuchtigkeit darf man sich darum der schwefligen Säure nicht bedienen. Auf Anregung des Reedereivereins wurde eine gemeinschaftliche Versammlung der Mitglieder des Vereins und der interessierten Importeure in der Börse anberaumt, in der nach sorgfältiger Prüfung der Frage und eingehender Diskussion einstimmig beschlossen wurde, das Ausschwefeln beladener Schiffe als unpraktisch, gefährlich und möglichenfalls zu einer Reihe von teueren Prozessen führend zu verwerfen. Die Importeure von Kolonialwaren (Tee, Kaffee, Gewebe mit zarten Farben u. s. w.) erklärten vor allen, daß sie sich solchen Maßnahmen nicht unterwerfen könnten, es sei denn, die

Regierung würde für den Schaden oder die mögliche Entwertung einstehen. Eine Abschrift der Verhandlung wurde dem Minister des Inneren zugestellt. Damit war die Sache beendet.«

Es heißt dann an anderer Stelle: »In der Tat, die angefüllten Laderäume sind stets feucht. Ja, wir möchten sagen, wären sie völlig trocken, so wären nicht so viele Ratten vorhanden; denn die Ratte hält sich nur da auf, wo sie ihren Durst stillen kann. Das beständige Vorhandensein von Feuchtigkeit von verschiedenen Graden veranlaßte die Veranstaltung eines Versuchs mit trockenem, schwefligem Gase (Claytonapparat) auf einem Schiffe in Havre. Der Versuch zeigte, daß die durch SO_2 (schweflige Säure) herbeigeführte Beschädigung nicht sofort bemerkbar ist, und daß die Farbenveränderungen sich erst einige Tage später zeigen.«

»Fast alle vom fernen Osten kommenden Schiffe haben solche Waren wie Baumwolle, Seide, oder gefärbte Webstoffe, deren Farben durch schweflige Säure verändert werden, wie das aus dem Bericht des Dr. Duriau, Direktor des Gesundheitsamts im Hafen von Dünkirchen, über dort angestellte Versuche hervorgeht. Und wollte man vorher die der Einwirkung der SO_2 empfindlichen Waren vor der Behandlung herausnehmen, so käme das einer tatsächlichen Entlöschung gleich; das kann nicht in Frage kommen, da mit den Waren auch die Ratten sich entfernen.«

Aus den hier vorgetragenen Berichten geht übrigens auch ein Urteil hervor, wie man in beteiligten Kreisen die SO_2 als Desinfektionsgas beurteilt. Hierzu möchte ich noch eine Stelle eines von Herrn Medizinalrat Dr. Focke, Mitglied des Reichsgesundheitsrats, im November v. J. an mich gerichteten Schreibens mitteilen. Er sagt: »Schwefliges Säuregas ist — ganz abgesehen von anderen unangenehmen Eigenschaften — als Desinfektionsmittel unzuverlässig, und daher völlig unbrauchbar.« Ich von meinem Standpunkt habe keine Veranlassung, Sie betreffs der desinfizierenden Eigenschaft der schwefligen Säure, bezw. noch anderer Oxydationsstoffe des Schwefels mit meinen Anschauungen zu bemühen.

Die Berichte geben zur Beurteilung dieser Angelegenheit hinreichendes Material. Was uns interessiert, ist lediglich noch die Behauptung, daß bei Anwendung der schwefligen Säure als Löschmittel nur 5% erforderlich seien, während man 25% Kohlensäure zur Löschung eines Feuers nötig habe.

Aus der Natur der beiden Gase und aus ihrem chemischen Verhalten geht hervor, daß SO_2 eine größere Löschfähigkeit besitzt als CO_2, daß aber die angegebenen Prozentzahlen nur relativ sein können, weil Brennstoffe sich gegen Löschgase verschiedenartig verhalten, und der zum Löschen erforderliche Prozentsatz an Gas sich stets nach der Art der brennenden Ware richtet. Bei dem Großfeuer auf dem Hansa-Dampfer »Johannisberger« bestand das brennende Gut aus loser Baumwolle, Papierballen u. dergl., und dem sachkundigen Kapitän gelang es, schon mit 10% CO_2 das Feuer zu löschen, nachdem die Feuerwehr 4 lange Stunden sich umsonst an dem Brande versucht hatte. Dagegen erforderte die brennende Kohlenladung auf dem »Steinhöft«, wo 80 Tons eine glühende Masse bildeten, 27% CO_2. Es ist eben etwas anderes, einen Fidibus auszublasen, und etwas anderes, die glühenden Kohlen in einem Ofen zu löschen. Für Kohlensäure hat Herr Geheimrat Prof. Dr. Fresenius in Wiesbaden festgestellt, daß sie bei Methanflammen schon mit 10% löschend wirkt; bei einer Kerzenflamme mit 14%; bei einer Paraffinflamme 15%; bei einer Rübölflamme 16%; bei einer Kohlenoxydflamme 24%; bei einer Leuchtgasflamme 33%, und bei einer Wasserstoffgasflamme 58%.

Und so wird es doch wohl auch bei SO_2 sein! Das Feuer auf der »Ama Begonakoa« giebt nicht den Beweis, daß nur 5% SO_2 gebraucht wurden. In Liverpool soll man gelegentlich dieses Falles über das Clayton-System nicht erbaut gewesen sein, und es als »failure« bezeichnet haben. Mir selbst steht ein Urteil darüber nicht zu.

Nach dem Berichte des Kapitäns handelte es sich nur um einen kleinen Brand; aber dennoch brauchte der Kapitän 3 volle Tage, bis er das Feuer aus hatte. In diesem Falle dürfte die Behauptung, daß nur 5% SO_2 gebraucht wurden, irrelevant sein. Wäre dem so, daß nur 5% SO_2 vom Luftraum des beladenen Schiffes erforderlich waren, so hat die Maschinenanlage 3 Tage Zeit erfordert, um diese geringe Menge Gas zu liefern. Das ist kaum denkbar!

Clayton soll, wie berichtet worden ist, den Prozentgehalt des zum Löschen erforderlichen Gases folgendermaßen veranschaulicht haben. In ein feuerfestes Häuschen etwa von der Größe eines geschlossenen deutschen Eisenbahn-Frachtwaggons läßt er 5, 6, 7 p. c. (je nachdem) Gas hinein, nachdem er vorher einige leicht brennbare Stoffe, als Heu, lose Baumwolle, Papierballen, (alles vorher mit Petroleum getränkt) in den abgeschlossenen Raum hat schaffen lassen. An den Seiten des Häuschens sind zur Beobachtung in Manneshöhe kleine Fensterchen aus Marienglas angebracht. Im Dache des Häuschens befindet sich fest verschließbar eine Öffnung (Luke). Ist der Raum mit dem gewünschten Prozentsatz Gas angefüllt, so werden durch die Luke brennende Gegenstände (Fackeln u. dgl.) auf die brennbaren Stoffe geworfen.

Dem gegenüber kann ich aus einem Protokoll das bei meinen ersten in Bremen vorgenommenen Löschversuchen, wo etwa 10 cbm Holz in Brand gesteckt waren, aufgenommen worden ist, mitteilen, daß ich das Feuer welches im Entstehen war, in einer Minute mit einer kleinen Menge CO_2 gelöscht habe, die im Verhältnis zum Rauminhalt der Leichter gewiß nicht 2% betragen hat, gelöscht habe. Solche Versuche beweisen nichts, daher haben wir einem der Praxis annähernd entsprechenden Versuch auf der Elbe im Schiff »Steinhöft« gemacht.

M. H. Ich muß noch auf einen von mancher Seite gemachten Einwand, nämlich den, daß die CO_2 an Bord der Schiffe gefährlich sei, zurückkommen. Das ist ein sogar beliebter Einwand. Nun m. H., die Dampfkessel sind weit gefährlicher und doch führt man sie immer noch auf Schiffen! Das englische Handelsamt (Board of Trade), Lloyd's, Bureau Veritas etc. fordern, daß die Druckprobe der Kessel auf Schiffen zweimal so groß sein müsse als der beim gewöhnlichen Gebrauch der Kessel nötige Druck. (The tests to be twice the working pressure for boiler and engines). Die CO_2 Flaschen haben einen gewöhnlichen Druck von ca. 75 Atm. auszuhalten, sie sind aber auf 250 Atm. amtlich geprüft — also dreimal mehr als nötig.

Nun könnte man einwenden: die Gefährlichkeit der CO_2 steigert sich mit zunehmender Temperatur. Ganz richtig! Aber der Explosionspunkt der CO_2 Flasche liegt so hoch, daß man die CO_2 Flasche schon ins Feuer legen müßte, um die CO_2 bis zu dem wirklichen gefährlichen Druck von 250 Atm. zu bringen. Nach Hager (Handbuch) ist der Druck der CO_2 bei 5° C 40,5 Atm.; bei 15 C 52 Atm.; bei 20 C 58,5 Atm.; bei 30 C 70 Atm.; bei 34 C 80 Atm.; bei 45 C erst 100 Atm. etc. Die Flasche dagegen hält 250 Atm. aus.

Unsere deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, die auf die Verladung feuer- und explosionsgefährlicher Güter ein wachsames Auge haben, befördern Kohlensäure anstandslos. Das will sagen, daß ihnen von sachverständiger Seite, die Beförderung dieses Frachtgutes als ganz ungefährlich bezeichnet worden ist.

Die Frage des Mitführens von CO_2 an Bord von Schiffen ist ja auch garnicht mehr neu. Alle Passagierdampfer haben sie für Bierdruck; die Kriegsschiffe zur Kühlung des rauchlosen Pulvers; die Fleisch- und Frachttransportdampfer zur Konservierung der Ladung. Die Hamburg Amerika-Linie hat

mindestens 30 Kohlensäure-Kälteanlagen auf Schiffen. Kohlensäure ist für den Haushalt der Schiffe ein Bedarfsartikel geworden. Trotzdem ist nur ein einziger Unfall auf einem Donaudampfer vorgekommen und die Ursache war, daß man die Kohlensäureflasche an einen Dampfkessel gestellt hatte.

M. H. Wenn die Dampfkessel nicht richtig behandelt werden, so passiert auch ein Unglück. Auch die Unglücksfälle zu Lande mit Kohlensäureflaschen sind verschwindend an Zahl gegenüber der allgemeinen Anwendung; sie ereignen sich ohne erhebliche Nachlässigkeit überhaupt nicht mehr, seitdem die Kohlensäureflaschen aus gezogenem Stahl und in besserer Konstruktion hergestellt werden.

Dieser Punkt, glaube ich, scheidet somit als hinreichend geklärt aus jeder gegenteiligen Behauptung aus.

M. H. Ich möchte mir zum Schluß erlauben, die Vorgänge auf der letzten Reise der »Nesaia«, die Ihnen zweifellos in allen Details noch nicht bekannt sein werden, einer näheren Besprechung zu unterziehen, um Ihnen die eminente Wirksamkeit der Kohlensäure in Feuersgefahr so recht vor Augen zu führen.

Das Schiff mit Kohlenladung nach Coloso bestimmt, mußte wegen ernstlicher Erkrankung des Kapitän Gehrckens Rio anlaufen, damit demselben ärztliche Hülfe zuteil werde und mußte unter Führung des ersten Steuermanns Müller die Reise nach Coloso fortsetzen. Derselbe berichtet: die Temperatur der Ladung war während der Reise ziemlich hoch, ungefähr gleich der Lufttemperatur stieg dann allmählig bis kurz vor Rio auf 41° C. Auf dieser Höhe hielt sie sich längere Zeit Auf 46° Süd und 63° West wurde plötzlich im lak ein Steigen von 7° C beobachtet. Der Kapitän meldet: »Ließ dann sofort den Achter-Apparat heizen und 7 Flaschen Kohlensäure einströmen, schon nach 2 Stunden ging die Temperatur um 5° zurück und nach 2 weitere Stunden um noch 4°; habe seitdem keine hohe Temperatur wieder gehabt.«

In Coloso angekommen, hatte das Schiff noch 10 Liegetage bis zum Löschen der Ladung. Als ein Teil der Ladung gelöscht war stieß man auf einen Brandherd, den Niemand vorher entdeckt hatte. Dies beweist, daß das Schiff »Nesaia« mit 7 Flaschen Kohlensäure, einen, sehr wahrscheinlich bald nach der Abreise von Rio entstandenen Brand soweit unterdrückte, daß eine längere Seereise zurückgelegt und Schiff und Ladung wohlbehalten in den Bestimmungshafen gebracht worden konnten, ohne daß Jemand eine Ahnung hatte das Feuer im Schiff ist. Hätte der Kapitän nur einige Flaschen Kohlensäure mehr eingelassen, so wäre der Brand unterwegs gänzlich erstickt. Leider blieb er aber auf halbem Wege stehen. Der erste eklatante Erfolg hätte weiter ausgenutzt werden sollen.

M. H. Ich glaube es kann der Wirkung der Kohlensäure kein besseres Zeugnis ausgestellt werden, als durch diesen Fall. Hiermit schließe ich meinen Vortrag.

Herr *Dr. Gressly* (Patent Clayton*). Der Herr Vorredner meint, daß durch den Clayton-Apparat Feuer leicht gelöscht werden könne, daß aber die schweflige Säure oder das Schwefeldioxyd (SO_2) bei ihrer Umwandlung in Schwefelsäure (SO_3) oder Schwefeltrioxyd die eisernen Schiffswände, Schotten, Deckträger usw. sehr energisch angreife. Ich habe festgestellt, daß einem Liter SO_2 nur Spuren von SO_3 (4—6 mgr. pro Liter) beigemengt sind und daß hierdurch die Wirksamkeit des Gases als desinfizierendes Mittel erhöht wird. Ferner sagt der Herr Vorredner, daß die Erfahrungen, welche eine Hamburger Reederei mit dem Clayton-Apparate gemacht habe, das Resultat gehabt hätte, daß der Apparat abgeschafft worden wäre, weil er viel zu kompliziert, platzraubend und teuer sei. Es würde mich interessieren zu erfahren, welche Hamburger Reederei den Clayton-Apparat bereits eingeführt hat. Ferner meint der Herr Vorredner, daß die SO_2 auf die Atmungsorgane, selbst bei großer Verdünnung mit atmosphärischer Luft, noch äußerst schädlich wirke, so daß ihre Anwendung nur mit größter Vorsicht geschehen sollte. Dem gegenüber kann ich Ihnen ein Beispiel aus Dünkirchen anführen: In Dünkirchen wurde ein Schiff von der Sanitätsbehörde der Ausräucherung unterworfen. Während das Gas eingeleitet wurde, kam keuchend und schnaufend ein Mann zum Vorschein, welcher sich in trunkenem Zustande an Bord geschlichen, dort versteckt und niedergelegt hatte, um seinen Rausch auszuschlafen. Er gehörte nicht zur Schiffsmannschaft, hat sich daher selbst gerettet, nachdem er durch das Gas sehr schnell nüchtern geworden war. Das Clayton-Gas kann daher nicht sehr giftig sein. Dem Vorwurfe, daß das Ausschwefeln vollbeladener Schiffe nicht denkbar sei, stehen die in Dünkirchen gemachten Erfahrungen gegenüber. Ferner meint der Vorredner, daß es nicht möglich sei, durch SO_2 das Inbrandgeraten einer Kohlenladung zu verhüten. Demgegenüber führe ich das aus der Schule bekannte physikalische Experiment an, daß ein spiralförmig gewundener Eisendraht (eine Uhrfeder) in glühendem Zustande in eine mit einem Gemenge von 50 pCt. Kohlensäure (CO_2) und 50 pCt. Sauerstoff (O) gefüllte Glasglocke eingeführt, sofort mit lebhaftem Funkensprühen verbrennt, Kohlensäure mithin nicht als Brandlöschungsmittel anerkannt werden kann.

Daß beim Verbrennen von Schwefel der Übergang von SO_2 in SO_3 in hervorragendem Maße stattfindet, steht außer Frage und wenn der Vorredner sich aus Wagners Technologie unterrichten will, so wird er finden, daß in Mannheim und England durch Verbrennung von Schwefel (S) sogenannte englische Schwefelsäure (H_2SO_4) fabrikmäßig dargestellt wird. Die SO_2 besitzt zweifellos eine außerordentliche Löschkraft. Ein glühender Draht wird in einer Mischung von 50 pCt. SO_2 und 50 pCt. Sauerstoff (O) nicht verbrennen. Nur dem einen O gase kommt die Verbrennung der Metalle zu.

Ich komme nun zu dem Vortrage, den ich auf Ihre Einladung hin jetzt halten möchte.

M. H. Es ist seit jeher eine wichtige Aufgabe des Hygienikers gewesen, Mittel und Wege zu finden, um das Einschleppen von Krankheiten wie Pest, Cholera, gelbes Fieber etc., durch Schiffe, welche aus verseuchten Häfen ankommen, zu verhindern. Mit der Erkenntnis der Art und Weise, wie z. B. die Bubonenpest, eine der gefürchtesten ansteckenden Krankheiten, eingeschleppt wird, nämlich durch Übertragung der Seuche durch die Ratten (welche für diese Krankheiten noch wesentlich empfänglicher sind, als die Menschen), ist der Weg vorgezeichnet worden, wie diesem Unheil zu begegnen ist. Es gilt vor allem die Ratten zu vernichten. Vorschläge zur rationellen Vertilgung dieser blinden Passagiere sind in den letzten Jahren viele gemacht und auch praktisch verwendet worden. Wenn auch mit der Vernichtung der kranken Ratten ein wichtiger Schritt getan ist, die Weiterverbreitung der Pest zu verhüten, kann man sich damit noch nicht zufrieden geben.

Es ist wohl heutzutage nach den Forschungen von Gauthier Raybaud und Carlo Tirabeschi allgemein anerkannt, daß die Übertragung der Pest von Ratten auf Ratten, wie auch auf Menschen hauptsächlich durch die diesen Tieren anhaftenden Schmarotzer, die Flöhe, vor sich geht. Auch die bloße Berührung lebender oder toter Ratten kann Ansteckung zur Folge haben.

Vielfach sind Leute pestkrank geworden, welche Waren löschten oder auf Warenballen oder Säcken, die durch kranke Ratten verunreinigt waren, ihre Mittagsruhe hielten.

*) Vertreter für Hamburg die Herren Pausner & Wex, Posthof.

Im ferneren liegen genügend Beweise vor, daß Kleidungsstücke etc., welche mit Pestbazillen beschmutzt sind, selbst wenn sie monatelang in Koffern eingeschlossen waren, noch im stande sind, Pest zu verbreiten.

Aus diesen eben aufgeführten Tatsachen geht hervor, daß die Gefahr der Weiterverbreitung der Pest mit der Vernichtung der Ratten auf einem verseuchten Schiff nicht vollständig beseitigt ist.

Es ist klar, daß die Parasiten die getöteten Ratten bald verlassen und sich zum Teil auf den Menschen, welche mit dem Wegschaffen der Kadaver beauftragt sind, festsetzen und die Krankheit weiter tragen können.

Ferner kann, wie gesagt, jeder Warenballen, unter welchem kranke Ratten hausten, jedes Gepäckstück, jedes Kleidungsstück auf dem verseuchten Schiffe gefahrbringend sein.

Mit anderen Worten, es muß ein Schutzmittel angewandt werden, welches alle Ratten vernichtet, alle Parasiten, wie Flöhe, Wanzen und Insekten tötet und die Krankheitskeime sowohl auf den getöteten Ratten wie überhaupt auf dem ganzen verseuchten Schiff vernichtet. Dann erst ist der Einschleppung der Pest sicher begegnet.

Als ein Schutzmittel dieser Art möchte ich Ihnen, m. H. das Claytongas vorschlagen.

Dieses Gas erfüllt alle die vorerwähnten Zwecke. Ratten, Mäuse, Insekten aller Art und deren Larven und Eier fallen dem Gase zum Opfer und wie die Pestkeime, vernichtet es auch die Krankheitskeime von Cholera, gelbem Fieber, Typhus, Diphterie etc., überhaupt der meisten ansteckenden Krankheiten.

Eingehende Berichte darüber verdanken wir den Forschern Calmette, Loir, Proust, Langlois, Durieau, Savage und andern.

Zurzeit arbeiten auch das Kaiserliche Gesundheitsamt und das Hygienische Institut in Berlin mit dem Claytongase und werden demnächst dessen Wirksamkeit als Desinfektionsmittel bestätigen.

Eine weitere, äußerst wichtige Verwendungsweise des Clayton-Apparates beruht auf den feuerlöschenden und vorbeugenden Eigenschaften des darin erzeugten Gases.

Der Apparat besteht aus einem Generator oder Verbrennungsofen, in welchem Schwefel verbrannt wird und aus einer Pump- und Kühlvorrichtung.

Das Agens des Claytongases ist also die Schweflige-Säure oder Schwefligsäureanhydryd, das Schwefeldioxyd. —

Die Wirksamkeit des Claytongases ist aber wesentlich verschärft den Schwefelgasen gegenüber, welche auf anderem Wege erzeugt werden. Während dem es z. B. bei offener Verbrennung von Schwefel in Pfannen, wie dies bei der Schiffsräucherung üblich ist, nur gelingt eine Gemenge von Luft mit höchstens 2—3 pCt. Schwefeldioxyd zu erzeugen, kann man mit dem Clayton-Apparat einen Gehalt an Schwefeldioxyd von 15 und mehr Prozent erreichen.

Durch Spuren von Schwefeltrioxyd, (ca. 4—6 mgr. pro Liter) wird die Wirksamkeit des Gases als Desinfiziens, wie auch seine toxischen Eigenschaften noch erhöht.

Hieraus mag es zum Teil auch sich erklären, daß man mit flüssigem Schwefeldioxyd nicht erreicht, was mit dem Claytongas erzielt wird. Eine wesentliche Rolle spielt auch der Umstand (und dies besonders in bezug auf die Vernichtung der Ratten und die Feuerlöschung), daß die in den zu füllenden Räumen sich befindliche Luft durch den Apparat gesaugt wird und im Generator ihren Sauerstoff an den Schwefel abgibt, wodurch im Schiffsraume eine sauerstoffarme, dafür aber mit Schwefeldioxyd angereicherte Gasatmosphäre entsteht. Das Claytongas ist charakteristisch durch seinen intensiven Geruch, welches noch in großer Verdünnung leicht zu erkennen ist, es warnt somit vor sich selbst. Das Gas wirkt reizend auf die Schleimhäute, ist aber gefahrlos für die damit arbeitenden Menschen. Auch auf die Ratten wirkt das Gas nicht plötzlich lähmend oder tötlich. Der Geruch scheucht die Tiere aus ihren beengenden Schlupfwinkel heraus. Auf der Suche nach Luft werden sie vom Schicksal ereilt. Die Kadaver findet man ohne Ausnahme in der Mitte der einzelnen Räume oder an Stellen wo Licht in die Räume fällt. Es liegt darin ein wesentlicher Vorteil des Claytongases den Giften gegenüber, welche die Tiere plötzlich lähmen, oder sie veranlassen, sich in die verborgensten Schlupfwinkel zu verkriechen, wo sie dann verenden und verwesen.

Das Claytongas zeichnet sich durch seine riesige Penetranz aus, es dringt bis ins innerste eines Sackes Mehl oder eines gepreßten Baumwollballens, worin es Lebewesen tötet, oder Feuer erstickt.

Das Gas kann als einflußlos auf trockene Waren bezeichnet werden, selbst blank polierte Metalle laufen kaum an, vorausgesetzt, daß sie trocken sind.

Eine Hauptbedingung ist gehörige Lüftung nach der Desinfektion.

Farbstoffe zeigen in den seltensten Fällen Nuanceveränderungen, Mineralfarben, Anilinfarben werden garnicht beeinflußt, während dem die Pflanzenfarbstoffe, welche übrigens seltener gebraucht werden, zum Teil empfindlicher sind. Dr. Davids, ein Chemiker des französischen Ministeriums, hat eingehend darüber berichtet.

Gewisse Nahrungs- und Genußmittel, wie frisches Fleisch und frisches Obst, sind befähigt, Schwefeldioxyd aufzunehmen, sie werden also vorteilhaft von einer Desinfektion ausgeschlossen.

Ist übrigens ein Schiff pestverdächtig, so wird man darauf keine Rücksicht nehmen.

Der Clayton-Apparat ist besonders in Amerika, England und Frankreich gut eingeführt. Die amerikanischen Quarantänestationen sind zum Teil mit dem Apparate ausgerüstet, der Apparat ist auch schon in vielen anderen Häfen, auch auf vielen Schiffen aufgestellt.

Durch die französischen Sanitätsbehörden wurden in Dunkerque vom September 1902 bis Juli 1903 36 beladene Schiffe mit dem Claytongase desinfiziert und von Ungeziefer gereinigt. Ein Teil der Schiffe wurde nach der Desinfektion in Dunkerque entladen, der andere Teil ging nach anderen Häfen weiter. Vor der Desinfektion wurden keinerlei Waren aus den Schiffen entfernt und Passagiere sowie Bemannung blieben an Bord und schliefen auch daselbst. Über Beschädigung von Waren sind keine Klagen laut geworden.

In Deutschland hat der Norddeutsche Lloyd Versuche im großen mit dem Claytongas angestellt. Es wurden 9 Schiffe desinfiziert und mehrere 100 Ratten getötet und sämtliche Kakerlaken und kleinen Ameisen in den Kajütsräumen vernichtet. Ratten wurden auf den desinfizierten Schiffen auf längere Zeit nicht beobachtet.

Der Clayton-Apparat besteht, wie schon erwähnt, im wesentlichen aus einem Generator A oder Verbrennungsofen, in welchem Stangen-Schwefel auf Drahtgittern ausgebreitet und verbrannt wird, — ferner aus einem Rootsgebläse D, welches durch einen Dampf- oder Elektromotor C angetrieben wird. Im Weiteren ist unter dem Generator ein Wasserkühler G angebracht, welcher genügend groß ist, um die heißen Gase auf normale Temperatur abzukühlen. Der Apparat ist durch zwei Schlauch- oder Gasrohrleitungen mit dem zu füllenden Raum zu verbinden, durch das Rohr E wird die Luft oben aus dem Raum abgesaugt und in den Generator gebracht, wo sich der Schwefel mit ihrem Sauerstoff zu Schwefeldioxyd verbindet, durch das zweite Rohr H werden die Verbrennungsgase unten in den zu füllenden Raum eingepreßt, wo sie die weggesaugte Luft zersetzen. Zwischen dem Apparat und dem Schiffsraum ist also ein Kreislauf hergestellt.

Um Ungeziefer, Ratten etc. zu töten, genügt ein halbstündiges Einwirken eines ca. 4 pCt. Schwefeldioxyd haltigen Gasgemisches, um Mikroben und Bazillen zu zerstören, läßt man ein 8—10 prozentiges Gas ca. 5 Stunden einwirken und um Feuer zu löschen verwendet man ein ca. 10 prozentiges Gas.

Die Konzentration der Gase wird in einem einfachen Instrument durch Absorbtion des Schwefeldioxyd in Wasser festgestellt.

Das Erzeugen einer gewünschten Konzentration der Gase wird durch Regulierung der Luftzufuhr mittelst eines Schiebers erzielt.

Die Handhabung des Apparates ist äußerst einfach und kann derselbe von jedermann leicht bedient werden.

Angenommen, es bräche Feuer aus auf einem Schiffe, welches mit dem Clayton-Apparat ausgerüstet ist.

Die betreffende Brandstelle wird abgedichtet. Ventilatoren und Luken geschlossen und die Rohrleitung vom Apparat nach diesem Raume klar gemacht. Das Gebläse wird hierauf in Gang gesetzt und im Generator, welcher immer mit Schwefel beschickt sein soll, durch Einspritzen von etwas Spiritus der Schwefel angefeuchtet und angezündet. In kurzer Zeit ist in dem Raume das Feuer erstickt.

Mit dem Löschen des Feuers ist aber unser Zweck erst zum Teil erreicht.

Die Erfahrung lehrt uns, daß ein bereits gelöschtes Feuer bei Zutritt von Luft sich wieder entzündet, wenn die Temperatur in dem Raume genügend hoch ist. Es ist also eine zweite wichtige Aufgabe, die Temperatur in dem Raume so weit zu reduzieren, daß eine Wiederentzündung ausgeschlossen ist. Man schaltet den Generator aus und läßt die Löschgase so lange durch den Kühler zirkulieren, bis die notwendige Temperaturerniedrigung erzielt ist.

Erst dann darf man durch Öffnen des Frischluftschiebers allmählich Luft in den Kreislauf eintreten lassen.

Sollte sich dabei eine plötzliche oder allmähliche Steigerung der Temperatur zeigen (dies wird im Ansaugerohr mittelst des Thermometers erkannt), so ist dies ein Beweis, daß zu früh Luft eingelassen wurde. Es wird dann der Generator wieder eingeschaltet und nachher weiter gekühlt usw.

Es ist auf diese Weise möglich, den gefährlichsten Brandausbruch in einem geschlossenen Raume in verhältnismäßig kurzer Zeit sicher zu löschen.

Herr Hafenarzt ***Dr. Nocht*** will einen Vergleich ziehen zwischen der CO_2 und der SO_2 und zwar ist es von Wichtigkeit

1) die feuerlöschenden,
2) die rattentötenden,
3) die desinfizierenden

Eigenschaften beider in Erwägung zu ziehen.

Die Betrachtung der feuerlöschenden Wirkung scheidet für mich, den Arzt, der in keiner Weise hier Fachmann ist, aus dem Kreise meiner Betrachtung aus. Für den Hafenarzt kommt nur die **rattentötende** und desinfizierende Wirkung in Betracht. Diese beiden Punkte sind von außerordentlicher Wichtigkeit für uns, denn die Ratten sind die Hauptüberträger der Pest. Kommt ein beladenes Schiff in den Hafen, werden die Luken geöffnet und beginnt man die Ladung zu löschen, so werden tote Ratten im Schiffsraum gefunden. Die Hafenbehörden passen daher scharf auf und wenn auf solchem Schiffe sogar pestkranke oder pestverdächtige Menschen sich befinden sollten, so ist es wichtig, daß die Krankheit wirklich erkannt und die von ihr Befallenen isoliert werden. Letzteres ist nun selten der Fall, denn wenn man die Reihe unserer Häfen sich ansieht, so sind keine kranken Menschen angekommen. Wohl aber ist es vorgekommen, daß Menschen an Land erkrankt sind und es ist anzunehmen, daß die Ratten an Land gekommen sind und die Krankheit vom Schiff auf Menschen übertragen haben. Nun wäre es doch wunderbar, wenn die Ratten auf dem Schiffe die Pest hätten, die Menschen aber nicht erkrankten. So sind auf der »Cordoba« in der Tat pestkranke Ratten an Bord gewesen, welche die ganze Reise über krank gewesen sind, ohne daß Menschen erkrankten. Wie ist das zu erklären? Die Ratten sind in dem Laderaume; die Luken sind geschlossen; daher kann keine Berührung zwischen Mensch und Tier stattfinden. Kommen bei der Löschung der Ladung nach Öffnung der Luken die Ratten aber an Deck, dann erkranken auch die Menschen. Unsere Hauptaufgabe ist daher: Vernichtung der Ratten! Die Feststellung, ob die Ratten tatsächlich pestkrank sind, ist nicht ganz leicht. Ein hier angekommenes Schiff ist voll beladen; beim Öffnen der Luken werden ca. 30 Ratten tot gefunden. Auch ganze Rattennester, in welchen noch junge Tiere sind, werden gefunden. Schöpft man Verdacht auf Pest, so wird solch ein Schiff mit der vollen Ladung mit einem Gase gefüllt, das die Ratten tötet, n i c h t zum Zwecke der Desinfektion, sondern um zu verhindern, daß die lebendigen, aber kranken Ratten an Land gelangen. Um zu verhindern, daß das Umgekehrte stattfindet, wird das Schiff auf freies Wasser gelegt, isoliert, und nun die Räume mit giftigen Gasen gefüllt. Von diesen kommen in Betracht:

1) das Clayton-Gas (SO_2),
2) die Kohlensäure (CO_2),
3) ein Gemenge von Kohlenoxyd (CO) und Kohlensäure (CO_2) nämlich $CO + CO_2$, welches hier in Hamburg angewendet wird.

1) CO_2. Mit der CO_2 ist vor 4—5 Jahren ein Versuch gemacht worden und es hat sich ergeben, daß CO_2 für Rattentötung gänzlich unpraktisch ist, weil das Verfahren viel zu teuer zu stehen kommt. In den Lehrbüchern der Chemie steht, die Tiere krepieren in einer Atmosphäre die 30 und mehr Prozent CO_2 enthält.

Rechnen Sie sich aus: Sie haben z. B. ein Schiff von 9—10000 kbm Laderaum; ein großer Teil ist allerdings durch die Ladung ausgefüllt; aber man mache sich nur die Rechnung. Angenommen, die Hälfte des Laderaums besteht aus Luft; dann sind noch 4500—5000 kbm Laderaum mit CO_2-Gas zu füllen. Bei einem Prozentgehalte von 30% krepieren aber die Tiere noch nicht, daher sind mindestens 40% erforderlich. Die Aufgabe ist mithin, einen Raum von 2—3000 kbm mit 40% CO_2 zu füllen. 1 kg CO_2 kostet 30 Pfg. und liefert 0,5 kbm CO_2-Gas. Es sind mithin 4—6000 kg CO_2 erforderlich à 30 Pfg. = 1200—1800 Mk. Die Desinfektion mit CO_2 kommt also weit über 1000 Mk., ist viel zu teuer; man arbeitet hier mit ganz enormen Ausgaben. Die CO_2 ist bedeutend schwerer als die atmotspährische Luft und verteilt sich daher in einem Schiffsraume sehr schwer. Mit CO_2 verhält es sich grade so, als wenn man Wasser in das Schiff gießen würde. Unten findet man 80—90%, jedoch schnell vermindern sich nach oben die Gase der CO_2. Es folgt daraus, daß man noch viel mehr als 40% CO_2 gebrauchen müßte.

2) System Clayton: Ein Gemisch von SO_2 mit Spuren SO_3 tötet Ratten und zwar schon, wenn 10% des Gases vorhanden sind. Jedermann wird sagen: in allen Teilen eines Schiffsraumes mit Sicherheit einen Gehalt von 10% SO_2 herzustellen, ist nicht möglich, daher muß man besser 15—20% hineinleiten. Der Clayton-Apparat ist hierzu im Stande; man muß nur genügend Schwefel verbrennen und das SO_2-Gas lange genug einleiten, so würde man theoretisch schließlich alle Ratten zu töten vermögen, aber die praktischen Versuche in Dünkirchen haben gezeigt, daß es doch nicht gelungen ist, alle Ratten zu töten. So hat eine englische Kommission die Resultate des Clayton-Verfahrens nachgeprüft und sind von ihr auf 2 Schiffen noch lebendige junge Ratten, die nicht weglaufen konnten, in Nestern gefunden worden.

Die Hauptsache ist nun, ob das Clayton-Gas nicht auf einzelne Güter der Ladung sehr schädigend wirkt. Clayton-Gas bleicht und verändert die Farben. Es wird auch zu Konservierungszwecken verwendet. Vor einigen Jahren wurde den Fleischern verboten, zur Konservierung von Fleisch SO_2 zu benutzen. Wenn man nämlich Hackfleisch schön rot erhalten will, dann wird SO_2-Salz in geringen Mengen hinzu-

gesetzt, welche jedoch für die Gesundheit nicht ganz unbschädlich sind. Aus diesem Grunde haben die Gerichte später solche Fleischer, welche SO_2 verwendeten, mit Strafe belegt.

Nun denken Sie sich einen Hafen, in welchem das Clayton-Verfahren ausgeführt wird, wie in Dünkirchen. Dem Kaufmanne, der zu einem bestimmten Termine seine Waren erwartet, wird gesagt: »Ja, das Schiff muß erst ausgeräuchert werden.« Der Kaufmann denkt, wie sich bei etwa durch die Ausräucherung entstandenen Beschädigungen ein Ersatzanspruch begründen läßt, denn es ist zweifellos, daß Tee, Kaffee, Mehl, namentlich wenn dieses feucht ist, durch das Clayton-Verfahren leiden, denn SO_2 wird absorbiert, bleibt aber auch und kein Gericht kann dann sagen: »Das Gut ist frei von SO_2.« Es muß verurteilen, da es selbst die Anwendung der SO_2 verboten hat. Daher ist die Frage bezüglich der Anwendung des Clayton-Gases ganz gehörig zu überlegen; sonst wird man schwere Schadenersatzansprüche von seiten der Kaufmannschaft zu erwarten haben.

Den auf dem Hansadampfer »Hochheimer« vorgekommenen Todesfall hat man dem Clayton-System irrtümlicherweise zum Vorwurf gemacht. Es ist garkein Clayton-Apparat dort zur Anwendung gekommen. Der Fall lag vielmehr so: Es befanden sich pestverdächtige Leute an Bord: die Schiffsratten waren wahrscheinlich die Ursache der Erkrankung. Auf dem »Hochheimer« hat sich ein Mann trotz des Verbotes in den Bunker geschlichen, es war ein Schwarzer, hat sich hingelegt und ist eingeschlafen. Als Todesursache ergab sich, daß er durch CO vergiftet worden ist. So geht es aber mit allen Gasen; sie sind alle giftig, töten Katzen und Hühner, daher ist große Vorsicht nötig. Vor ihrer Anwendung müssen alle Leute von Bord und die Räume müssen durchsucht werden, ob etwa noch Leute unten sind.

3) Gemisch von Kohlenoxyd und Kohlensäure $CO + CO_2$. Wir in Hamburg wenden Koks an, verbrennen ihn aber nicht vollständig, sondern nur unvollständig, indem wir einen langsamen Luftstrom durch den Generator führen. Bei schnellströmender Luft entsteht CO_2, bei langsamer Einführung der Luft verbrennt der Koks (C) zu Kohlenoxyd (CO), eins der schädlichsten und giftigsten Gase, dessen tötliche Wirkungen als allseitig bekannt angenommen werden können aus den Berichten über zu früh geschlossene Ofenklappen oder über die Unfälle, wenn auf kleineren Schiffen die Öfen nicht in Ordnung sind. Wenn man CO in die Schiffsräume leitet, muß alles was lebt, zu Grunde gehen. Es schadet aber weder den Geweben, noch den Farben, weder dem Tee, Kaffee, Fleisch, noch den Früchten, während Seidenzeuge von Claytongas sehr erheblich geschädigt werden.

Nun zurück zum Apparat: Das CO hat neben dem großen Vorteil seiner außerordentlich billigen Darstellung den, daß es alles tötet; 0,5‰ der Luft beigemengt, genügen. Es dringt überall hin und das Gas findet sich überall im Schiffsraume verteilt. CO ist aber explosibel, wenn ihm eine gewisse Quantität Luft beigemengt ist. Das hört aber auf, wenn man dem CO eine gewisse Quantität CO_2 hinzufügt. Bei der Verbrennung von Koks macht sich das von selbst. Man kann viel CO und wenig CO_2, wenig CO und viel CO_2 produzieren; das hat man durch Regulierung des Luftzuges ganz in der Hand. Eine gewisse Schichthöhe des Koks im Generator ist festzuhalten, denn wird ein Gasgemisch erzielt, welches noch giftig genug zur Tötung alles Lebendigen, aber nicht mehr explosibel und feuergefährlich ist. Das ist uns gelungen; dieses Gasgemisch leiten wir ein. Es ist etwas schwerer als die Luft; es sinkt langsam im Schiffsraume zu Boden; dem untersten Raume wird es mit Hilfe von Schläuchen und Ventilatoren zugeführt. Dabei ist es uns gelungen, daß uns keine Ratte entkommen ist. Nachher wird das Gas durch Einblasen frischer Luft aus den Räumen herausgeschafft. Um sicher zu sein, ob die Räume ohne Gefahr für Menschen betreten werden können, nimmt man eine Prüfung dadurch vor, daß man durch die Ventilatoren Tiere (Ratten usw.) in Käfigen in den Schiffsraum hinunter läßt. Bleiben die Tiere am Leben, dann öffnen mit Rauchhelmen ausgerüstete Leute die Luken und dann erst kommen die übrigen Arbeiter an Bord. So gelingt es, ein Schiff von lebendigen Ratten zu befreien. Zur Erreichung dieses Zieles haben wir allerdings nur gefährliche Mittel: ein Gas, welches unter Umständen auch für Menschen gefährlich ist; wenn aber durch einen Unglücksfall Besserung erzielt wird, so muß er mit in den Kauf genommen werden.

Ich komme nun zur desinfizierenden Kraft und Wirkung beider Gase.

Die CO_2 desinfiziert gar nicht, das Gemisch von $CO + CO_2$ auch nicht, während Claytongas außerordentlich desinfizirende Eigenschaften besitzt. Daß dies wahr ist, ist lange bekannt. SO_2 gilt im Volksbewußtsein als Luft reinigend. Vor 25 bis 30 Jahren wurde brennender Schwefel in Deutschland vielfach zu Desinfektionszwecken gebraucht. Auch gibt es keinen Bakteriologen, der nicht weiß, daß die desinfizierende Kraft der SO_2 keine geringe ist, denn da, wo sie Feuchtigkeit antrifft, wird die SO_2 von derselben absorbiert und es bildet sich SO_2 in wässriger Lösung. Sobald nun die im Schiffsraume verstaute Ware die SO_2 aufnimmt, schädigt letztere mehr als sie nützt. Wir wollen doch aber die Waren nicht beschädigen. Wir kennen kein Mittel, um Waren gründlich zu desinfizieren und wir verzichten daher auf das Gas. Die Waren bringen auch nicht die Pest; die Waren bleiben nicht lange im Hafen. Wo Pestratten gefunden waren, wurde nachgeforscht: wo sind die Waren? Diese waren aber schon nach allen Windrichtungen hin zerstreut, Gott weiß wohin. Wenn die Pest mit den Waren reiste, hätten wir sie im ganzen Lande überall hin zerstreut. Wohl sind in Bordeaux und Neapel Pestfälle vorgekommen, nicht aber in dem übrigen Frankreich bezw. Italien. Auch von Rouen ist die Pest nicht in das Innere Frankreichs gedrungen; sie bleibt im Hafen, haftet aber nicht an den Waren, sondern an den Ratten. Durch Exkremente pestkranker Tiere auf Säcken kann wohl einmal ein Unglück passieren; hauptsächlich ist dies aber durch die Pestkadaver der Fall. Im Übrigen gehen die im Kote vorhandenen Pestbazillen nach 6 bis 8 Tagen zu Grunde. Daher ist unsere Aufgabe:

1) Entfernung der lebendigen Ratten;
2) Vernichtung der Kadaver.

Die Ladung wird daher inspiziert, ob Pestkadaver darin gefunden werden. Das Getreide wird durch ein großes Sieb geschüttet; Kaffee- und Kleisäcke, welche keine Löcher enthalten, die von Ratten herrühren könnten, werden unbeanstandet weiter geschafft. Diejenigen Säcke, welche große Löcher enthalten könnten, werden genauerer Prüfung unterzogen. In Leichtern gelagert, läßt man sie 14 Tage lang liegen; alsdann sind die Pestbazillen getötet. Nach einem Desinfektionsmittel, welches auch Waren desinfizieren könnte, ist gar kein Bedürfnis, daher ist die Feuerlöschsache viel wichtiger.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern, ob Ansteckung durch Einfuhr von Kleidern zu gewärtigen ist. In den Jahren 1900/01 wurden die eingeführten Kleider noch desinfiziert, jetzt aber nicht mehr; das Reisegepäck geht frei ein; eine Übertragung von Infektionskrankheiten durch leblose Gegenstände ist wenig zu fürchten.

* * *

Herr Branddirektor Westphalen: Ich habe in früheren Jahren ein vorzügliches Feuerlöschverfahren gekannt und zwar durch Wasserdampf. Dies hat die Fähigkeit, sich zu kondensieren, füllt alle Räume aus und wird als bestes Feuerlöschmittel auf Dampfschiffen schwerlich verdrängt werden, während auf Segelschiffen das Gronwald'sche Verfahren zu empfehlen sein dürfte. Herr Gronwald hat eine große Menge von Beispielen angeführt. Die einzelne Beobachtung ist jedoch noch

nicht ein Beweis. Wenn erzählt wird, daß ein in Brand geratenes Schiff durch Anwendung von 4 bis 6 Flaschen CO_2 gerettet wurde, so ist das zu glauben, aber noch kein Beweis. In Bremen angestellte Versuche haben ebensowenig wie der im vorigen Jahre auf der Elbe vorgenommene Versuch überzeugend gewirkt. CO_2 ist schwer und es ist sehr schwierig, einen Raum mit ihr zu füllen.

Herr C. Schroedter: Auf Veranlassung der hier domizilierten Schiffahrtsvereine hat die Deutsche Feuerlösch-Gesellschaft auf der Elbe einen Feuerlöschversuch durch flüssige Kohlensäure gemacht, und zwar an Bord des früheren Schooners »Steinhöft«. Wenn damals das Feuer nicht gleich beim ersten Versuch gelöscht werde, so war als Ursache hierfür anzusehen, daß die Luken ungenügend gedichtet waren, da der Rauch den das Feuer erzeugte in großen Wolken zwischen den einzelnen Lukendeckeln herausströmte und dem Feuer durch Luftzufuhr fortwährend Nahrung gab. Als am nächsten Tage die Luken nach Seemannsbrauch abgedichtet worden waren, wurde das Feuer innerhalb kurzer Zeit gelöscht.

Als Mitglied der Kommission unseres Vereins, der damals die Aufgabe zufiel, ein Urteil über das Ergebnis dieses Feuerlöschversuchs zu fällen, halte ich mich für verpflichtet, jene Tatsachen hier festzustellen.

Der Nautische Verein wird auf Grund der gehaltenen Vorträge heute natürlich nicht zur Beschlußfassung kommen; daher erlaube ich mir für die spätere Beschlußfassung eine Frage: Die feuerlöschenden Eigenschaften der Kohlensäure (System Gronwald) und des Clayton-Gases sind von Herrn Dr. Nocht nicht erwähnt worden; in Bezug auf die beiden andren Eigenschaften als Desinfektions- und als Rattenvertilgungsmittel hat er erwähnt, daß sich beide Gase nicht bewährt haben. Nun soll doch aber Clayton-Gas als Rattenvertilgungsmittel, wie festgestellt ist, vorzügliche Dienste geleistet haben; ebenso soll CO_2 diese Eigenschaft haben. Es wäre für uns wichtig, hierüber etwas näheres zu erfahren.

Herr Gronwald: Herr Branddirektor Westphalen hat den Wasserdampf als bestes Feuerlöschmittel bezeichnet. Zweifellos, wo er den Herd des Feuers feststellen kann. Der Dampf verdrängt die Verbrennungsluft, daher kann kein Feuer in einem von Dampf erfüllten Raume bestehen. Wenn aber Feuer in Baumwollladungen oder Kohlenladungen ausgebrochen ist, wie soll man dahinein Dampf bringen? Ferner hat der Herr Branddirektor gesagt, daß die Versuche in Bremen nicht überzeugend gewirkt hätten. Die Versuche in Bremen betreffend, hat Branddirektor Dettmann in seinem von ihm unterzeichneten Protokoll gesagt, daß in allen Fällen das Feuer gelöscht worden ist. Grade das Protokoll, welches den Fall behandelt, in welchem Wasserdampf vergeblich angewendet worden ist, wo aber CO_2 die Löschung bewirkt hat, das soll originaliter von mir vorgelegt werden. Außerdem hat Herr Branddirektor Westphalen hervorgehoben, daß CO_2 zu schwer sei. Ich habe bereits darauf hingewiesen, daß ich die Luft im Raum festhalte durch allseitiges Verschließen des Raumes und Dichten der Ventilatoren. Hierdurch bewirke ich eine Diffusion der Luft und der CO_2. Die Luft in der Nähe eines Brandherdes ist sehr verdünnt; daher findet ein heftiges Heranströmen des Gasgemisches statt. Mit Wasser und Dampf wäre bei den vorerwähnten Bränden nichts zu machen gewesen, ebenso erwiesen sie sich als unwirksam auf dem Dampfer »Johannisberger«, aber CO_2 bewirkte die Löschung.

Herr Dr. Gressly: Ein Schiff kann nicht in jeder Lage mit CO desinfiziert werden; das kann nur im Hafen geschehen. Es spricht für die Güte der SO_2 als Desinfektionsmittel, wenn Gefäße, Töpfe, in denen Fleischkonserven waren, Weinfässer usw. mit ihr desinfiziert werden. Wenn wir ein Weinfaß haben, welches geschwefelt werden soll, so wird es nach dem Anzünden des Schwefels fest verschlossen, und eine große Menge SO_2 darin festgehalten, die besser wirkt, als ein Gas, welches hinein- und hinausgeht (wie dies beim Ausräuchern eines Schiffes mittelst des Clayton-Verfahrens der Fall ist). Wird ein Schiffsraum so behandelt, so nimmt eine solche Desinfektion 3 bis 10 Stunden in Anspruch. Während dieser Zeit wird soviel SO_2 gar nicht aufgenommen, daß später eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit eintreten könne. Besonders hierauf beruht die Anwendung der SO_2 als Präservemittel für Fleischwaren; sie wird aber in Gestalt von schwefligsauren Salzen angewendet, und diese bleiben in den Waren, während die SO_2 in Gasform sehr bald verschwindet, besonders aus Nahrungsmitteln.

Herr Dr. Nocht bemerkt zur Richtigstellung von Dr. Gressly: Wir dürfen kein konserviertes Obst mehr einführen. Frische Obstsorten, Apfelsinen, erhalten ein schöneres Aussehen; um Ratten zu töten, sind aber mindestens 10% SO_2 erforderlich. Die Anwendung kleiner Mengen dieses Gases, vorsichtig angewendet, kann sogar unter Umständen willkommene Wirkungen haben, wie bei den Apfelsinen. Sie sollen sich Apfelsinen aber einmal ansehen, wenn sie längere Zeit mit 10% SO_2 behandelt worden sind.

Herr Korvettenkapitän Rüdiger: In dem Hafen von Dar-es-Salaam lief eine Bark mit einer in Brand geratenen Steinkohlenladung von 800 Tons ein. Der Kapitän des Kreuzers »Kormoran« ließ einen Dampfstrahl unter 10 Atm. Druck in den Schiffsraum, und hatte nach einigen Stunden den Brand gelöscht.

Herr Branddirektor Westphalen will keineswegs alles mit Wasser und Dampf löschen; es fragt sich nur, ob CO_2 immer zur Verfügung steht.

Herr Kapt. von Schroetter: Ich glaube nicht, daß wir heute Abend zum Beschluß kommen; es fragt sich, wie sich CO_2 verhält in einem Raume, dessen eiserne Wandungen, Decken, Träger und Deckstützen schon vollständig glühend sind. Herr Gronwald hat gesagt, Dampf kann einen Brand in einem solchen glühenden, eisernen Schiffsraum nicht löschen, weil er bei Berührung mit dem glühenden Metalle in seine elementaren Bestandteile Wasserstoff (2H) und Sauerstoff (O) zerlegt wird, und dann das explosive Gemisch Knallgas gebildet wird. Solche Explosionen sind, wie festgestellt, tatsächlich eingetreten. Der Dampf sei daher nicht ganz ungefährlich.

Wie verhält es sich aber mit der CO_2? Wird auch sie durch glühende Metalle in ihre Elemente zerlegt, und bilden auch diese ein explosibles Gemenge?

Herr Gronwald: Eine Zersetzung der CO_2 tritt allerdings ein, sobald gewisse Metalle zugegen sind. Eine Kohlenladung aber bietet der CO_2 keine Veranlassung zur Zersetzung.

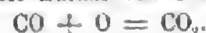
Kapt. von Schroetter: Herr Gronwald hat gesagt, glühendes Eisen zersetzt die CO_2 in Kohlenoxyd (CO) und Sauerstoff (O). CO ist doch noch viel gefährlicher. Giebt es da explosible Gemenge?

Dr. Gressly: Wenn man Wasser auf glühendes Metall gießt, wird es in $2H + O$ zerlegt; trifft es mit glühender Kohle zusammen, so giebt es seinen O an die Kohle (C) ab, und bildet CO_2, und der H wird frei. CO_2 mit glühender Kohle zusammengebracht, reduziert sich zu Kohlenoxyd:



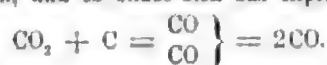
$$CO_2 + O = 2CO,$$

welches bei genügender Zufuhr von O zu CO_2 verbrennt.



$$CO + O = CO_2.$$

Wirkt CO_2 auf einen Haufen glühender Kohlen, wird ihr ein Atom O entzogen, und es bildet sich das explosible CO.



$$CO_2 + C = \left.\begin{matrix} CO \\ CO \end{matrix}\right\} = 2CO.$$

Ich habe dies mittelst eines Apparates selbst geprüft. Wir können daher durch Anwendung von CO_2 als Feuerlöschmittel großes Unheil anrichten.

Herr Gronwald: Die Erfahrung hat gelehrt, sowie CO_2 in einen Raum gelassen wird, der wesentlich erhitzt ist, eine

Temperaturerniedrigung eintritt. Eine Reduktion der CO_2 zu CO findet nur statt, wenn gewisse Metalle zugegen sind, besonders Kupfer. Ich habe bei Anwendung der CO_2 aber nicht allein die Absicht zu löschen, sondern hauptsächlich diejenige, die Entstehung eines Brandes zu verhüten.

Herr Dr. Gressly: Durch Einführung des Clayton-Gases wird das Feuer gelöscht. Dann aber ist es nötig, die Temperatur im Raume zu reduzieren, damit eine Wiederentzündung nicht eintreten kann.

Herr Kapt. v. Schroetter: Es ist viel Material zusammengetragen worden, Wasser, Dampf usw. Das eine hat gewirkt, das andre nicht. Mit dem einzelnen Falle ist nichts bewiesen. Erledigt ist die Sache nicht, obgleich zwei Chemiker sich gutachtlich geäußert haben. Herr Gronwald hat meine Frage noch nicht beantwortet. Er hat Kupfer erwähnt. Es handelt sich aber bei glühenden Deckträgern und Stützen nicht um Kupfer, sondern um Eisen.

Herr Dr. Gimsa: Bei niedriger Temperatur findet natürlich eine Reduktion der CO_2 zu CO nicht statt. Die Kohle muß in glühendem Zustande sein. Das ist ja die allbekannte Methode zur Erzeugung von CO, daß man CO_2 über glühende Kohle streichen läßt. Die Temperaturerniedrigung, welche auf einem Schiffe so plötzlich erfolgt, erkläre ich mir dadurch, daß die CO_2 ja ganz eiskalt ist, während Clayton-Gas heiß ist.

Herr H. Gronwald: Der Vorredner hat Recht, wenn er sagt, daß eine Reduktion der CO_2 zu CO auch stattfindet, wenn man sie durch ein glühendes Metallrohr leitet. Solche Fälle treten jedoch in der Praxis nicht ein. Die CO_2 dringt in großen Mengen ein, trifft zunächst eine erhitzte Schicht und kühlt die glühende Schicht ab. Ich führe die CO_2 vorzeitig genug ein, ehe der Brand große Dimensionen erreicht hat.

Herr Dr. Gressly: Daß das Clayton-Gas heiß in die Schiffsräume kommt, ist ein Irrtum. Es ist ein Hauptmoment, daß das Gas vorher durch einen Kühlapparat geleitet, und kalt eingeführt wird.

Herr Dr. Gimsa: Wie weit sind die Versuche bezüglich der prophylaktischen Wirkung der CO_2 bereits gediehen? Wenn ein Schiff mit Kohle beladen ist, und es wird mit CO_2 überschüttet, welche unter einem Drucke gleich dem des gewöhnlichen Schornsteinzuges steht, so möchte ich wissen, ob es überhaupt möglich ist, die Temperatur dadurch herunter zu bringen. Sind solche Versuche schon gemacht worden?

Herr Gronwald: Es ist richtig, daß die Kohlen O aufgespeichert haben, dazu kommt Feuchtigkeit, und unter ihrer Einwirkung wird der in der Kohle enthaltene Schwefelkies oxydiert, er zersetzt sich, beginnt zu vitrioleszieren, und die durch diesen chemischen Prozeß frei werdende Wärme wird eine Temperaturerhöhung verursachen, die unter Umständen sogar zur Selbstentzündung der Kohle führen kann. Diese Temperaturerhöhung hat zur Folge, daß die in der Kohle enthaltenen Kohlenwasserstoffgase (unser Leuchtgas) aus dieser getrieben werden, daß sie sich ausdehnen, daß sie einen Druck nach oben ausüben, und daß dann der in den Kohlen aufgespeicherte Sauerstoff die zur Entzündung erforderliche Verbrennungsluft liefert.

Läßt man nun CO_2 ein, dann erfolgt eine mechanische Wirkung derselben. Es tritt eine allmähliche Abkühlung im Schiffsraume ein, und es wird durch die kalte CO_2 eine ganz eminente Temperaturerniedrigung erzielt.

Das Visitationsrecht.

Von dem Recht, die Papiere eines Kauffahrteischiffes zur Feststellung seiner Ladung und seines Bestimmmungsortes zu untersuchen, wird bekanntlich auch im russisch-japanischen Kriege Gebrauch gemacht. Da nun bei unserer regen Fahrt an der ostasiatischen Küste auch deutsche Schiffe in die Lage kommen können, von einer der kriegführenden Parteien untersucht zu werden, scheint es zweckentsprechend, den Kapitänen ihre Pflichten gegenüber einem Kriegsschiff, das sein Visitationsrecht ausüben will, in Erinnerung zu bringen.

Das Visitationsrecht umfaßt nach Perels*) die Befugnis der Anhaltung, der Prüfung der Papiere und der eigentlichen Durchsuchung.

Die Anhaltung soll in folgender Weise vom feindlichen Kreuzer veranlaßt werden. Er nähert sich dem zu visitierenden Schiff und gibt durch einen Kanonenschuss das Signal zum Beidrehen oder Stoppen. Dieser Schuß muß unter der Nationalflagge abgegeben werden; hierdurch wird die Legitimation zur Ausübung des Visitationsrechts angezeigt. Zur Nachtzeit ist über der Flagge eine Laterne zu setzen. Der Gebrauch einer falschen Flagge bei Abgabe des Signalschusses ist völkerrechtswidrig.

Das japanische P. R. schreibt im Artikel 12 vor, daß die Anweisung zum Stoppen durch Flaggensignal oder durch das Nebelhorn gegeben werden soll und nur, wenn das nach den Verhältnissen untunlich ist oder das Schiff nicht Folge leistet, durch Schüsse. Die Zweckmäßigkeit dieser Anordnung ist anzuerkennen.

Betreffs der Entfernung, in welcher sich der Kreuzer von dem Schiffe, welches visitiert werden soll, zu halten hat, geben die zahlreichen Verträge und Reglements sehr abweichende Bestimmungen. Der Abstand, welcher innegehalten werden soll, ist insbesondere wie folgt festgesetzt:

a) auf Kanonenschußweite;
b) nicht näher wie auf Kanonenschußweite;
c) außerhalb Kanonenschußweite;
d) auf halbe Kanonenschußweite;
e) als nach den Umständen zu bemessen.

Einzelne Reglements enthalten darüber überhaupt keine Vorschrift.

Die Normen zu a bis d entsprechen nicht den Verhältnissen, die bei der Ausübung des Visitationsrechts in Betracht kommen. Ihre strenge Innehaltung wird in den meisten Fällen unmöglich sein, das Recht illusorich machen oder wenigstens die Abfertigung der zu visitierenden Schiffe in lässigster Weise verzögern, während gerade die Rücksicht auf den Seehandelsverkehr und die Neutralen eine tunlichst schnelle Abfertigung erheischt; eine solche ist aber nur ausführbar, wenn der Kreuzer sich dem zu visitierenden Schiffe auf einen möglichst geringen Abstand nähert. Die Kanonenschußweite beträgt gegenwärtig mindestens 8 Sm; auf diese Entfernung oder auf wenigstens 4 Sm. müßte also bei Innehaltung der Normen die Verbindung zwischen dem Kreuzer und dem Kauffahrteischiffe mittels eines Bootes hergestellt werden. Daß eine solche Kommunikation häufig selbst bei Benutzung von Dampfbeibooten nicht ausführbar ist, liegt auf der Hand. Aber auch für die älteren Perioden, als die Tragweite der Geschütze eine erheblich geringere war, waren jene Festsetzungen unpraktisch.

Auf ein Schiff, welches dem Signal nicht durch Beidrehen oder Stoppen Folge leistet oder sich gar augenscheinlich der Anhaltung durch die Flucht zu entziehen sucht, wird scharf geschossen; leistet er nach einem in die Takelage abgegebenen scharfen Schuß nicht Folge, so ist jeder zum Zwecke der Anhaltung erforderliche Zwang zulässig.

Während die einfache Flucht nur geeignet ist, ein Schiff verdächtig zu machen, und daher zunächst nur die Aufbringung

*) »Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart.«

rechtfertigt, stellt sich der gewaltsame Widerstand gegen die Anhaltung als eine feindselige Handlung dar, welche die Verurteilung des Schiffes als gute Prise zur Folge hat. Auch in Vorbereitungen zum gewaltsamen Widerstand hat man dann und wann eine feindselige Handlung erblicken zu sollen geglaubt und daraus einen Grund für die Verurteilung hergeleitet.

Es kommt ferner in Frage, ob in derartigen Fällen neben dem Schiffe die Ladung zu konfiszieren ist, sei es unter allen Umständen, sei es nur unter der Voraussetzung, daß der Reeder oder der Kapitän gleichzeitig Ladungseigentümer ist. Die britische Praxis hat sich im Prinzip für die Konfiskation der Ladung entschieden, und englische sowohl wie amerikanische Publizisten erachten dies für gerechtfertigt; es wird namentlich dafür geltend gemacht, daß der Kapitän ja auch beabsichtige, durch den Widerstand die Ladung der Visitation zu entziehen. Anderweit gehen die Anschauungen auseinander. Ein Rechtsgrund für die Konfiskation der Ladung, soweit sie nicht etwa Kriegskontrebande ist, gleichviel, ob sie dem Reeder oder dem Kapitän gehört oder nicht, ist nicht erkennbar. Die Konfiskation ist die Folge des Widerstandes; den leistet aber nur das »Schiff«.

Der Anhaltung folgt die Prüfung der Schiffspapiere. Sie findet entweder an Bord des Kreuzers oder an Bord des angehaltenen Schiffes statt. Die Praxis ist in dieser Hinsicht keine gleichmäßige. Das Pr. P. R. bestimmt im § 11, daß der Kommandant des Kreuzers den Kapitän mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen lassen soll; in den Verträgen des Norddeutschen Bundes mit Mexiko und Salvador und in sehr zahlreichen anderen Konventionen, welche sich der Festsetzung des pyrenäischen Friedensvertrages anschließen, ist vereinbart, daß die Prüfung der Papiere nur an Bord des zu visitierenden Schiffes zu erfolgen hat, daß die Papiere nicht mitgenommen werden und daß der Kapitän, die Offiziere oder die Mannschaft unter keinem Vorwande genötigt werden dürfen, sich an Bord des visitierenden Schiffes zu begeben. Die meisten neueren Reglements enthalten entsprechende Vorschriften. Nächst diesen geben im Spezialfall die bestehenden Verträge den Ausschlag. In Ermangelung abweichender Festsetzungen wird aus Zweckmäßigkeitsrücksichten der Entsendung eines Visitations-Kommandos an Bord des angehaltenen Schiffes der Vorzug zu geben sein. Dieses Kommando besteht in der Regel aus einem oder zwei Offizieren, die mit zwei oder drei Mann, letztere unbewaffnet, mittels Bootes entsendet werden; außer dem Kommando soll sich in dem Boot nur die zu dessen Bedienung erforderliche Mannschaft befinden.

Die Prüfung der Papiere hat den Zweck, die Nationalität des Kauffahrteischiffes, dessen Bestimmung und den Charakter seiner Ladung festzustellen; dieser Zweck muß daher bei der Vornahme vorzüglich im Auge behalten werden.

Die für die Prüfung erforderlichen beziehungsweise geeigneten Papiere lassen sich in drei Kategorieen teilen: Nationalitäts-Urkunden, Reisepapiere und Ladungspapiere.

Nach den neueren Seerechten kommt für die Feststellung der Nationalität hauptsächlich in Betracht das Schiffs-Zertifikat, die amtliche Urkunde, durch welche die Befugnis zur Führung der Nationalflagge bescheinigt wird. Sie kann ersetzt werden durch einen amtlichen ausgefertigten Zertifikats-Auszug. Ein ordnungsmäßig ausgestelltes Schiffs-Zertifikat gibt den Beweis für die Staatszugehörigkeit des Schiffes. Kann ein solches vorgelegt werden, so fällt mithin die Veranlassung zu einer weiteren Prüfung hinsichtlich der Nationalität fort. Nur wenn der begründete Verdacht vorliegt, daß in denjenigen Voraussetzungen, von welchen das Recht, die betreffende Flagge zu führen, abhängt, seit der Ausstellung des Zertifikats eine Veränderung eingetreten ist, durch welche das Schiff jenes Recht verloren haben würde, wird eine weitere Prüfung notwendig sein. Zum Nachweis der Nationalität sind dem Schiffs-Zertifikat gleichzuachten: das Schiffspatent, der Seebrief, der Seepaß (sea-letter, seabrief, lettre de mer) und das Flaggenzeugnis, Flaggenattest oder der Flaggenschein (provisional certificate, permis de navigation), die Legitimationsurkunden für gewisse Kategorieen von Fahrzeugen, welche nicht zu den Handelsschiffen i. e. S. gehören, wie z. B. Lustyachten, und für solche Schiffe, denen zunächst eine provisorische Legitimation zur Flaggenführung erteilt werden konnte. Ferner können zum Nachweis der Nationalität und Identität dienen: der Bielbrief und der Meßbrief.

Der visitierende Offizier hat zu prüfen, ob die ihm vorgelegten Papiere sich auch wirklich auf das Schiff beziehen, dessen Nationalität festgestellt werden soll, und ob ihre Angaben über die Nationalität auch mit den übrigen Schiffspapieren, die hierüber Vermerke enthalten, z. B. der Musterrolle und den Konnossementen übereinstimmen.

Als Reisepapiere kommen hauptsächlich in Betracht: Das Schiffstagebuch; die Musterrolle; zur Ermittelung des Abgangsortes des Schiffes und seiner Bestimmung dienen ferner: Zollklarirungsdokumente, Konsulatsatteste über die An- und Abmeldungen der Schiffe, Gesundheitspässe. Außerdem können auch die Ladungspapiere über Abgangs- und Bestimmungsort Auskunft geben.

Die wichtigsten Ladungspapiere sind: 1. Die Chartepartie; 2. Das Konnossement; 3. Das Ladebuch.

Neben diesen Papieren können Schriftstücke mannigfacher Art, wie Fakturen, Ursprungszertifikate, Korrespondenzen über die verladenen Güter, für die Ermittelung ihrer Herkunft und Bestimmung von Bedeutung sein.

Die Prüfung der Papiere erstrekt sich auf deren Echtheit und Vollständigkeit, sowie darauf, ob etwa doppelte Papiere verschiedenen Inhalts vorhanden sind. Sie soll mit Sorgfalt, aber ohne Chikane und übertriebene Peinlichkeit vorgenommen werden. Der Mangel einzelner Papiere der einen oder anderen Kategorie ist ohne Belang, wenn nur die vorhandenen, die neutrale Qualität des Schiffes und die Unverfänglichkeit der Bestimmung und der Ladung mit hinreichender Gewißheit ergeben. Mangel des Schiffs-Zertifikats, soweit ein solches vorgeschrieben ist, oder der an dessen Stelle mitzuführenden Urkunde, des Schiffstagebuches, der Musterrolle oder der Mangel aller die Ladung betreffenden Papiere macht freilich ein Schiff stets verdächtig.

Ergeben sich bei Prüfung der Papiere keine Bedenken, so wird dem Schiff die Fortsetzung der Reise gestattet; üblich ist die Ausstellung eines Attestes über die stattgehabte Prüfung und deren Ergebnis oder ein bezüglicher Vermerk in den Schiffspapieren. In neueren Reglements ist eine solche Bescheinigung ausdrücklich vorgeschrieben.

Eine Durchsuchung wird vorgenommen, insofern sich bei Revision der Papiere begründete Veranlaßung zu einem die Aufbringung rechtfertigenden Verdacht ergibt. Auch das Verhalten des Kapitäns oder der Mannschaft kann hierzu Anlaß geben. Für diese Recherchen gelten folgende Regeln:

1. Die Durchsuchung soll unter Zuziehung des Kapitäns und möglichst schonend vorgenommen werden.

2. Verschlossene Räumlichkeiten, Verschläge, Schränke, Kisten, Tonnen, Fastagen und sonstigen Behältnisse dürfen nicht von dem Visitierenden eröffnet oder erbrochen werden. Erachtet derselbe deren Durchsuchung für erforderlich, so hat er solche durch den Kapitän öffnen zu lassen.

3. Auch die lose im Schiff liegende Ladung darf nur unter Zuziehung des Schiffers durchsucht werden.

4. Verweigert der Kapitän seine Mitwirkung bei der Durchsuchung oder die verlangte Eröffnung verschlossener

Räumlichkeiten oder Behältnisse, so setzt er das Schiff der Aufbringung aus, weil dadurch der Verdacht begründet wird, daß er Waren oder sonstige Gegenstände zu verbergen habe, deren Vorhandensein eine Neutralitätspflichtverletzung ergeben könnte. Ein persönlicher Zwang gegen ihn ist weder statthaft noch erforderlich.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schloß dieser Tage mit der Flensburger Dampfer-Compagnie in Flensburg einen **Dampfer** von 3600—3800 Tons Tragfähigkeit ab.

* * *

Die Geestemünder Reederei F. W. Jacobs beauftragte Tecklenborgs Werft mit dem Bau eines neuen **Fischdampfers**, für die Nord- und Islandfahrt bestimmt.

* * *

Die Firma Gahde & Compaß, Itzehoe, bestellte bei der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning den Neubau eines **Frachtdampfers** von folgenden Dimensionen: 160 × 27 × 12′ 6″ engl. Tiefgang mit 600 t Ladung inkl. Bunker 11′ 6″ engl.; das Schiff wird ausgerüstet mit einer Maschine 320 × 525 × 860 mm Zylinderdurchmesser bei 600 mm Hub, welche ihren Dampf aus einem Kessel von 120 qm Heizfläche und 12 Atm. Überdruck erhält. Die Geschwindigkeit soll 9 Knoten betragen. Schiff, Maschine und Kessel werden nach den Regeln des Germ. Lloyds für die Klasse + 100 A 4 K (E) gebaut und ausgerüstet.

* * *

Die Cunard-Line hat bei der Werft von John Brown & Co. in Clydebank einen **Dampfer** bestellt, der **mit Turbinen ausgerüstet** werden soll.

* * *

Stapelläufe.

Am 19. Februar fand auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack der Stapellauf des zweiten, für die Reederei A. Kirsten, Hamburg, im Bau befindlichen Frachtdampfers **„Elve"** statt. Das Schiff mißt: 225′ 0″ × 31′ 6″ × 15′ 7″; eine dreifache Expansionsmaschine von 800 i. HP. erteilt ihm eine stündliche Geschwindigkeit von 10 Meilen. Die Ablieferung dieses Dampfers soll Mitte nächsten Monats, die des in der Ausrüstung liegenden Schwesterschiffes »Maas« bereits Anfang nächsten Monats erfolgen.

* * *

Der am 20. Februar auf der Neptunwerft, Rostock, vom Stapel gelaufene Dampfer **»Albert Clemens«** ist für Rechnung der Rostocker Reedereifirma O. Zelck erbaut worden. Das neue Schiff in den Abmessungen 233 × 34 × 16.10 erbaut, soll mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 550 HP. ausgerüstet werden. Die Ladefähigkeit ist auf annähernd 1700 t, einschließlich Bunker, bemessen. Wasserballast 380 t. Fahrgeschwindigkeit 9—10 Knoten. Ablieferung Ende März.

* * *

Am 22. Februar wurde ein der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck von der Firma H. W. Heidmann in Altona in Auftrag gegebener Dampfer von Stapel gelassen. Er erhielt am 20. den Namen **»Helen Heidmann«**. Die Abmessungen sind: 265 × 38 × 19′ 9″; Ladefähigkeit 2500 t. Die Maschinenanlage wird eine Triple-Compound-Maschine von 900 HP., die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten geben soll.

* * *

Probefahrten.

Am 18. Februar verließ der auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erbaute Dampfer **„St. Jan"** den Hafen zur Probefahrt, die in allen Teilen zur vollen Zufriedenheit ausfiel. Seine Hauptabmessungen sind: 370′ 0″ × 45′ 2½″ × 28′ 7″; im übrigen ein Schwesterschiff des kürzlich ebenfalls an die Vestindiske Compagnie, Kopenhagen, abgelieferten Dampfers »St. Croix«.

* * *

Am 21. Februar fand für den auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Herren Gebr. Sauber, Hamburg, neuerbauten Dampfers **»Hermann Sauber«** die Probefahrt statt, auf der 11¾—12 Knoten erzielt wurden. Die Größenverhältnisse des Schiffes sind: 270 × 36′ 6″ × 19′ 4″, Ladefähigkeit 2400 t. Die Triple-Compound-Maschine von 1000 HP. indizierte während der dreistündigen Kohlenprobe 1085 HP. und mit voller Kraft 1235 HP.

* * *

Der vom Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd erbaute Fracht- und Passagierdampfer **„Malaya"** hat am 20. Februar die Werft verlassen, und am 23. Februar seine Probefahrt gemacht, die zur allgemeinen Zufriedenheit ausgefallen ist. Die Grössenabmessungen dieses ausschließlich für die Tropenfahrt (Penang—Deli) bestimmten Dampfers sind: 60 m × 9,8 m × 4,1 m; 800 Br. R.-T. Einrichtungen bestehen für 20 Passagiere I. Klasse und 9 II. Klasse, außerdem für eine größere Anzahl chinesischer Deckspassagiere. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreizylindrigen dreifachen Expansionsmaschine von etwa 800 Pferdestärken, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 11½ Seemeilen geben wird.

* * *

Verlängerung eines Dampfers. Der der Lübecker Reederei und Speditionsfirma Wm. Minlos gehörige Dampfer **»Wm. Minlos«** wurde am 23. Februar in den Docks von Henry Koch um 40′ verlängert. Die Länge des Dampfers »Wm. Minlos« wird nach Beendigung der Verlängerungsarbeiten, die im Dock ca. 3 Wochen in Anspruch nehmen, 220′ engl. und die durch die Verlängerung geschaffene Mehrladefähigkeit ca. 250 t betragen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Bremer Senat hat der Bürgerschaft den Entwurf eines mit der preußischen Regierung vereinbarten Vertrages über Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven und eines dazu vorzunehmenden Gebietsaustausches mitgeteilt. Durch die neu festgestellte Hoheitsgrenze wird den Hafenanlagen in Bremerhaven ein Gebiet von rund 517 ha angefügt, das sich in sehr zweckmäßiger Weise an den vorhandenen Kaiserhafen, den Verbindungshafen usw. anschließt und eine erhebliche Ergänzung der vorhandenen Hafenbecken gestattet.

* * *

Wie wir erfahren, hat die Hamburger Reederei M. G. Amsinck in ihren Schiffen »Pallas« und »Antigone« das System Gronwald (Flüssige Kohlensäure) durch die Deutsche Schiffsfeuerlösch-Gesellschaft, Bremen, einbauen lassen. Auch die Hamburger Firma J. G. H. Siemers & Co. hat für die beiden in Greenock im Bau befindlichen Viermastschiffe das Gronwald-System eingeführt.

* * *

Die Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen wird für 1903 eine Dividende von 6 pCt. (im Vorjahre 6 pCt.) auf die alten und 3 pCt. auf die neuen Aktien verteilen.

* * *

In Danzig wurde am 19. Februar eine große Protestversammlung gegen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf Strömen abgehalten.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie hat ihr altes Geschäftshaus (Dovenfleth 18—21) an die Deutsche Levante-Linie verkauft.

* *

Ausland.

Mit der Allan Line hat die kanadische Regierung einen Vertrag abgeschlossen, wonach die Reederei vom August ab zur Aufrechterhaltung eines Postdampferdienstes zwischen Montreal bezw. Quebeck und Moville (Irland) durch ihre heute noch im Bau begriffenen Turbinendampfer »Victorian« und »Virginian« sowie durch die Dampfer »Tunesian« und »Bavanian« verpflichtet worden ist. Kanada zahlt $ 10 000 für jede Rundfahrt der Turbinenschiffe und $ 5000 für die langsamerer Boote.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 22. Februar. Als Mitglieder werden die Herren John Hennings und L. v. Harlessen aufgenommen; zur Aufnahme in nächster Sitzung sind mehrere Herren vorgeschlagen. Zur Tages-Ordnung: »Beseitigung der Haftung des Reeders für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung« nahm zu längerer Ausführung Herr Dr. Gütschow das Wort. Nachdem er die Frage vom juristischen Standpunkt erörtert hatte und zu dem Ergebnis gekommen war, daß nach den Grundsätzen des B. G. B. die Beseitigung der Haftung eines Prinzipals für Vergehen seiner Angestellten gegenüber Dritten in der Beschränkung anerkannt sei, wie er sie für den Reeder bei Kollisionsschäden befürwortet, beschäftigte er sich mit dem Gegenstand unter nautischen Gesichtspunkten. Insbesondere unter der Berücksichtigung, ob die Sicherheit der Schiffahrt durch Vernachlässigung der Pflichten des Kapitäns und der Mannschaft leiden könne, wenn sie wüßten, daß ihr Reeder (sofern er sein Schiff versichert habe) keinen materiellen Schaden bei einer Kollision trage. Herr Dr. Gütschow verneint diese Frage, da der Kapitän im Anblick einer drohenden Kollision instinktiv schon im Interesse seiner eigenen Sicherheit Maßnahmen zur Verhütung der Kollision treffen würde. Außerdem laste auf ihm das Verantwortlichkeitsgefühl, nicht nur für Schiff und Ladung, sondern auch für die an Bord befindlichen Menschenleben. Ferner sei zu berücksichtigen, daß der Kapitän, falls er fahrlässig oder gar böswillig handeln wollte, verantwortlich für seine Handlungsweise vor dem Gesetz, vor dem Seeamt und vor dem Strafrichter sei, ebenso wie er in wirtschaftlicher Beziehung durch Verlust seiner Stellung und durch Inanspruchnahme seiner persönlichen Haftung geschädigt werden würde. Der als Gast anwesende Herr Dir. Blass, der sich entschieden und sehr ausführlich vom Standpunkte des Assekuradeurs gegen die Beseitigung der Haftung wendet, befürchtet von einer solchen Maßnahme eine Vermehrung der Kollisionen. Insbesondere durch kleine Fahrzeuge, wie die englischen Fischer, deren Navigation schon heute Anlaß zu Klagen gebe, die aber noch nachlässiger geführt werden würden, sobald die Führer solcher Fahrzeuge wüßten, daß ihr Reeder für materielle Schäden nicht haftbar sei. Nachdem noch von mehreren Mitgliedern für und wider die Idee gesprochen worden war, nahm die Versammlung einen Antrag Schroedter an, wonach der Nautische Verein Vertagung der endgültigen Beschlußfassung bis zum nächstjährigen Vereinstag befürwortet. — Hierauf kam der vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg gestellte Antrag zum Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere mit dem Ergebnis zur Besprechung, daß die Delegierten angewiesen wurden, ihn in Berlin abzulehnen, weil er aus wirtschaftlichen, wie auch aus sozialen Gründen unannehmbar sei. — Nächste Sitzung am 7. März. Tages-Ordnung: **Bericht der Delegierten über die Verhandlungen des 35. Vereinstages.**

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 24. Februar. Nach Erledigung der Eingänge faßte die Versammlung nach Besprechung der »Befähigungsnachweise für Führer von Seeschleppdampfschiffen« folgende Resolution:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer befürwortet, daß den Führern von Seeschleppdampfschiffen, sofern sie mindestens ein Jahr vor Inkrafttreten der Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903 einen Seeschlepper geführt haben, auch ferner diese Befugnis belassen bleibe. Für die anderen Führer von Seeschleppschiffen, für die bisherigen wie für die kommenden, hält der Verein den Nachweis praktischer Erfahrungen und theoretischer Kenntnisse nach Analogie der in Aussicht stehenden Prüfungsvorschriften für die Führer von Hochseefischereifahrzeugen für ausreichend und zweckentsprechend. Der Verein wünscht insbesondere noch hervorzuheben, daß zur Befähigung der Führung eines Seeschleppdampfschiffes auf den Nachweis praktischer Erfahrung das größte Gewicht gelegt werden müsse.«

Nach erfolgtem Bericht der Revisoren, der Herren Kapt. Grönwoldt und Dau wird dem Kassirer Entlastung erteilt. **Nächste Sitzung am 2. März.**

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 18. Februar von dem Vorsitzenden, Herrn Freyer, abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 2 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand der *Bericht des Vorsitzenden über den Verbandstag der Seeschiffer-Vereine in Berlin.* In dem längeren Berichte wurde zum Ausdrucke gebracht, daß der Verein richtig gehandelt habe, als er in die dargebotene Hand des Seeschifferverbandes eingeschlagen habe. Ein jeder wisse, wie zwischen Kapitän und Schiffsoffizier stets eine weite Kluft, oft sogar Feindseligkeit bestanden habe. Dadurch, daß der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg gegründet wurde, äußerte sich zum ersten Male die Ansicht, daß Kapitän und Schiffsoffizier als ein nach allen Seiten abgeschlossener Stand zusammenhalten müßten, daß vor allen Dingen ihre gegenseitigen Interessen nicht einander zuwider laufen dürften, um beide Kategorien davor zu bewahren, daß sie zum »in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter« herabgedrückt würden. Ein weiteres Zeichen von der Annäherung beider Kategorien aneinander war dann der Anschluß des Vereins an den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine. Wenn man nun auf Grund der Zeitungsberichte geneigt sein könne, anzunehmen, daß aus der Ablehnung des Dreiwachensystems, um ein Beispiel anzuführen, von seiten der Majorität des Schifferverbandes hervorgehe, daß man dort den Wünschen der Schiffsoffiziere einfach kein Verständnis entgegenbringen wolle, so liege dies nur an der Ungenauigkeit der Zeitungsberichte. Es komme nicht darauf an, ob Anträge angenommen werden, sondern dies sei der Zweck, daß sämtliche Vereine ihre Ansichten zu diesen Anträgen äußern, um den Vertretern der Regierung Gelegenheit zu geben, sich ein klares Bild zu machen, was die verschiedenen Kategorien von uns im Interesse der allgemeinen deutschen Schiffahrt und im Interesse des eigenen Standes für wünschenswert halten. Mit Vergnügen habe man konstatieren können, daß die Mitglieder des Verbandes sowohl, wie auch die Vertreter der Regierung, den Anträgen unseres Vereins, sowie auch unsere Ansichten, welche man zeitweise zu ungeschickten Angriffen gegen den Verein zu benutzen pflegte, ihre Berechtigung bereitwilligst einräumten. Besonders verdiene es hervorgehoben zu werden, daß die Regierung das Zweiwachensystem, weil es veraltet sei, als abänderungsbedürftig bereits in's Auge gefaßt habe, und daß die Regierung in Bezug auf die Noten, auf verdiente Heuer ausgestellt, auf demselben Standpunkte stehe, wie der Verein laut Bekanntmachung seiner Zeit in der »Seefahrt«. Es sei zu hoffen, daß die ernste Arbeit des Vereins in Verbindung mit dem Verbande segensreiche Früchte tragen werde.

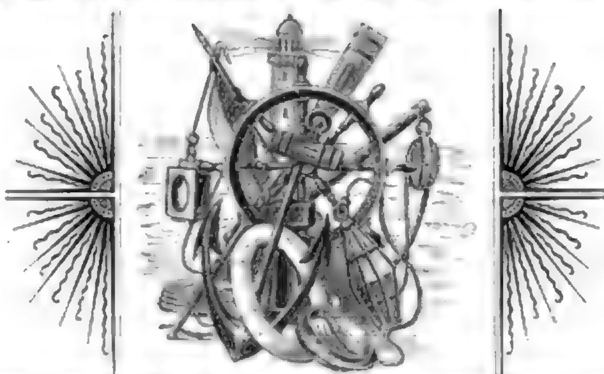
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der XI. Verbandstag.

Ist in voriger Woche kurz über den Eindruck gesprochen worden, den die mit großem Ernst und Eifer geführten Verhandlungen des Verbandstages allgemein hervorgerufen haben, so mögen diesmal einige persönliche Beobachtungen zur Sprache kommen.

Zunächst die erfreuliche Mitteilung, daß der Verein Hamburger Elblotsen am ersten Tage einstimmig als Mitglied aufgenommen wurde. Für den Verband ist dieser Zuwachs von erheblicher Bedeutung, hat ihm doch schon bei der Besprechung manchen Gegenstandes das auf Erfahrung gestützte Urteil von Lotsen gefehlt, um Beschlüsse zu Stande bringen zu können, die allen Anforderungen an praktisch-seemännische Kenntnisse gerecht werden.

Aber es war nicht nur der den Verbandsmitgliedern aus früheren Tagungen bekannte Kapt. Wahlen als Angehöriger eines neuen Elements anwesend, auch die Delegierten des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere, die berufenen Vertreter der Interessen des deutschen Schiffsoffizierstandes, nahmen zum erstenmale an den Verhandlungen des Verbandstages als Mitglieder teil. War der Verein, als er im Sommer vorigen Jahres in den Verband aufgenommen worden war, auch allseitig herzlich willkommen geheißen, so sind doch wohl im Stillen bei manchem älteren Verbandsmitglied Zweifel und Sorge aufgestiegen, ob das sympathische und kollegiale Verhältnis, wie es bisher im Verband geherrscht hatte, nicht doch durch den Beitritt des vorwiegend aus Schiffsoffizieren bestehenden großen Vereins getrübt werden könne.

Die neuen Mitglieder — so ist vielleicht gefolgert worden — vertreten andere Interessen, wie wir sie bisher verfochten haben und sie werden, wie es nun einmal bei jüngeren Menschen der Fall zu sein pflegt, mit Ungestüm und, gestützt auf das Gewicht ihrer großen Stimmenzahl, Anerkennung ihrer Anschauung herausfordern wollen. Und was wäre dann die Folge? — —

Fragt man nun, angesichts eines solchen nicht ganz unberechtigten Gedankenganges, ob diese Befürchtung eingetroffen ist, dann glaube ich, wird nur eine Antwort erfolgen, und diese lautet Nein! Gingen die Meinungen während der Debatte über einzelne Gegenstände auch zuweilen etwas weit auseinander, niemals — weder auf der einen noch auf der anderen Seite — war auch nur die Spur eines Mißtons wahrzunehmen. Niemand ließ sich zu unsachlichen Bemerkungen hinreißen und alle, aber auch alle, waren von dem Bestreben durchdrungen, Beschlüsse zustande zu bringen, die das Allgemeinwohl, die große deutsche Handelsmarine nicht nachteilig beeinflussen.

Wenn dieses harmonische Verhältnis, das seinen Eindruck auch auf die Herren Regierungsvertreter nicht verfehlt haben wird, ohne Zwang aufrecht erhalten werden konnte, so war es die Folge eines unausgesprochenen Einverständnisses zwischen alten und neuen Mitgliedern: die gegenseitigen Gründe und Meinungen als Ausdruck innerer Überzeugung zu achten und zu respektieren. Wohlwollendes Verständnis auf der einen, Taktgefühl auf der anderen Seite.

Waren die langen und häufig recht erregt geführten Verhandlungen frei von jeder persönlichen Spitze und Animosität, so trug der Verkehr in den freien Stunden unverkennbar das Gepräge echt kameradschaftlicher Gesinnung. In diesen Stunden der Erholung, waren sie auch nur knapp bemessen, haben sich die alten und neuen Mitglieder einander genähert und in ungezwungener Unterhaltung den letzten Hemmschuh weggeräumt, der einem gegenseitigen Verständnis etwa noch hindernd im Wege gestanden hatte. Das Beispiel hat die Probe bestanden, an den Früchten wird es nicht fehlen. *C. S.*

Auf Beschluß des Verbandstages wird das nachstehende an den Vorsitzenden von der See-Berufsgenossenschaft gerichtete Schreiben veröffentlicht, weil sich der Verband von einer möglichst großen Verbreitung des Briefes mehr Erfolg verspricht, als wenn die dort gemachten Mitteilungen in den Sitzungen der Einzelvereine zur Verlesung gelangen. Das Schreiben lautet:

An den Herrn Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine, Hamburg.

Die durch unsere technischen Aufsichtsbeamten bewirkten Überholungen der zu unserer Genossenschaft gehörenden Fahrzeuge haben die unerfreuliche Tatsache ergeben, daß in zahlreichen Fällen seitens der Schiffsführer insofern gegen unsere Unfallverhütungsvorschriften gefehlt wird, als die Vornahme der durch die Vorschriften geforderten Eintragungen in das Schiffsjournal unterbleibt. Insbesondere vermissen wir sehr häufig die unbedingt erforderlichen Eintragungen über das Ausschwingen und den Zustand der Boote sowie die Beschaffenheit der Rettungsgürtel. Um diesem Übelstande zu steuern, hat der Genossenschaftsvorstand in seiner letzten Sitzung beschlossen, ganz generell allen denjenigen Kapitänen, welche die durch die Unfallverhütungsvorschriften geforderten Journaleintragungen nicht bewirken, erstmalig eine ernstliche Verwarnung zu erteilen, in Wiederholungsfällen gegen dieselben aber unbedingt eine Geldstrafe von je 20 ℳ bei den zuständigen Seemannsämtern zu beantragen. Wir bitten Sie, diesen Beschluß zur Kenntnis der Mitglieder Ihres Verbandes gütigst bringen und auch Ihrerseits auf die in Frage stehende Befolgung unserer Unfallverhütungsvorschriften mit hinwirken zu wollen.

Der Genossenschaftsvorstand. Richd. Krogmann, Vorsitzender.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 10. **Hamburg, den 5. März.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

An verkehrsreichen Stellen auf der Elbe muß der Kapitän auf der Kommandobrücke sein.

Weil der auf der Kommandobrücke befindliche Lotse nebst dem I. und III. Offizier eines die Elbe abwärts fahrenden Dampfers die Lichter eines bei Altenbruch vor Anker liegenden Dampfers nicht zeitig genug wahrgenommen hatten, kollidierte der fahrende mit dem verankerten Dampfer. Dem Kapitän des fahrenden Schiffes, der sich kurze Zeit vor der Kollision bis zu ihrem Eintritt im Navigationszimmer aufgehalten hatte, wurde sowohl vom Reichskommissar wie vom Seeamt, das diesen Unfall untersucht hat, sein Wegbleiben von der Kommandobrücke zum Vorwurf gemacht. »Es wäre richtiger gewesen« sagt das Seeamt, »wenn der Kapitän auf diesem Teil des Flusses, in dem viele Schiffe zu ankern pflegen, auf der Brücke gewesen wäre«. — Aus dieser Forderung ließe sich allerdings indirekt der Schluß ziehen, daß das Seeamt die Abwesenheit des Kapitäns von der Kommandobrücke an weniger verkehrsreichen Stellen des Fahrwassers nicht beanstandet haben würde. Aber eine solche Annahme bleibt doch immer nur eine Mutmaßung. Wir müssen uns an die Tatsache halten, wonach dem Seeamt in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar die Besetzung der Kommandobrücke mit zwei Offizieren und einem Lotsen bei sichtigem Wetter nicht genügt. Eine derartige Auffassung — selbst so allgemein wie hier ausgesprochen — halten wir entschieden für zu weitgehend. Um wie vielmehr aber im vorliegenden Falle, der gewiß nicht zu der Annahme berechtigt, daß der Aufenthalt des Kapitäns im Navigationszimmer auf Mangel von Interesse an seinem Dienst zurückzuführen ist. Es handelt sich um einen elbabwärts gehenden nach Genua bestimmten Dampfer. Sein Führer, dem wegen der bevorstehenden Fahrt durch die Nordsee und den Englischen Kanal eine Körper und Geist außerordentlich anstrengende Zeit bevorstand, vernachlässigte nicht seine Pflicht, sondern er handelte vielmehr im Interesse der Sicherheit seines Schiffes, wenn er, so lange der Lotse an Bord war, Alles vermied, was seiner Widerstandsfähigkeit für die bevorstehenden langen Dienststunden Abbruch tun konnte. Wir bedauern außerordentlich, daß auf diese doch so naheliegenden Gründe weder vom Reichskommissar noch vom Seeamt Rücksicht genommen zu sein scheint. Wäre es geschehen, der dem Schiffsführer gewordene für ihn natürlich nachteilige Vorwurf wäre dann wohl unterblieben. Die Anschauung des Seeamts, wonach zwei mit Schifferpatent versehene Schiffsoffiziere und ein staatlich geprüfter Lotse als Wache auf der Kommandobrücke unzureichend sind, erinnert uns an die Mitteilung eines bekannten Böschlotsen, daß er auf allen englischen Frachtdampfern von der Bösch bis zum Altonaer

Hafen und umgekehrt stets (natürlich nur bei sichtigem Wetter) allein auf der Kommandobrücke sei. Die ganze Besatzung mit Ausnahme des Rudersmannes beschäftigt sich je nach der Fahrtrichtung entweder mit dem Klarmachen zum Löschen und Laden oder mit dem Instandsetzen des Schiffes für die bevorstehende Fahrt. Ein Brauch, der wie unser Gewährsmann sagt, auf allen englischen Frachtschiffen zu finden ist, ohne je von einer Seite beanstandet worden zu sein. — Andere Länder, andere Sitten!

* * *

Der 35. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins,

der am 29. Februar und 1. März in Berlin im Hotel Kaiserhof programmmäßig verlief, wurde vom Vorsitzenden, Herrn H. C. Dethleffsen, Flensburg durch ein begeistert aufgenommenes Hoch auf S. M. den Kaiser eingeleitet. Der Vorsitzende gedachte sodann mit warmempfundenen und ergreifenden Worten der Verdienste des verstorbenen langjährigen Vorsitzenden, Herrn Geh. Rat Sartori um den Deutschen Nautischen Verein. Nach einer kurzen Berichterstattung über geschäftliche Angelegenheiten wurden die Herren Struck, Hamburg und Fehling, Lübeck zu Revisoren und die Herren Drs. Gütschow, Hamburg, Roesing, Bremen und Boysen, Kiel zu Schriftführern durch Zuruf ernannt. Die Versammlung wählte hierauf Herrn Geh. Kommerzienrat Schultze, Oldenburg, zum Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins und zu seinem Stellvertreter Herrn Raabe, Lübeck.

Nachstehend lassen wir nun, in Übereinstimmung mit dem bisherigen Brauch, einen Auszug aus dem Geschäftsbericht des Vorsitzenden über die hauptsächlichsten Ereignisse des verflossenen Jahres folgen.*)

Zuerst liegt mir ob, des schweren Verlustes zu gedenken, den der Deutsche Nautische Verein durch den am 15. Oktober v. Js. erfolgten Tod seines bisherigen Vorsitzenden, des Herrn Geheimen Kommerzienrats *August Sartori* erlitten hat. Herr Geheimrat Sartori wurde zum ersten Male auf dem Vereinstag des Jahres 1884 zum Vorsitzenden gewählt und von da bis zum vorigen Jahre stets wieder, im ganzen zwanzigmal. Mit großer Arbeitsfreudigkeit und Tatkraft hat er die Interessen des Vereins und damit der ganzen deutschen Seeschiffahrt zu fördern gewußt, und das Ansehen des Deutschen Nautischen Vereins ist unter seiner Leitung von Jahr zu Jahr gestiegen, welches sich allein schon in dem äußeren Umstande kennzeichnet, daß die Zahl der korporativen Mitglieder des Vereins stets zugenommen hat, und daß der Deutsche Nautische Verein jetzt die hauptsächlichsten Interessenten in der deutschen Seeschiffahrt in sich aufgenommen hat. Die Dankbarkeit, welche in deutschen nautischen Kreisen für den Verstorbenen herrschte, machte sich auf dem vorigen Vereinstage geltend, als ihm namens aller angeschlossenen korporativen Mitglieder in Anlaß der 20. Wiederkehr der Wahl als Vorsitzender des Deutschen Nautischen Vereins eine künstlerisch ausgeführte Adresse überreicht werden konnte. Das Andenken des Verstorbenen wird in unsern Kreisen stets in hohen Ehren gehalten werden.

Wie in den Vorjahren bin ich auch in diesem Jahr in der Lage nach den Listen des Germanischen Lloyd die *Seeschäden deutscher Schiffe*, verglichen mit den Vorjahren, anzugeben.

	1903		1902		1901	
	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgehalt t R.	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgehalt t R.	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgeh. t R.
Beschädigungen:						
Dampfer .	486	1 190 069	411	984 734	427	900 361
Segler . .	129	125 726	112	89 402	122	119 962
Totalverluste:						
Dampfer .	23	21 098	23	38 162	26	29 231
Segler . .	28	11 795	37	18 367	30	21 127

Über die Schiffsunfälle an den deutschen Küsten sei hier wie in den vorhergehenden Jahren aus der Reichsstatistik die entsprechende Angabe gemacht, soweit die Unfälle auf dem Meere innerhalb 20 Sm von der deutschen Küste oder auf den mit dem Meere in Verbindung stehenden, von Seeschiffen befahrenen Binnengewässern sich ereignet haben.

	Ostseeküste			Ganze deutsche Küste		
	Unglücksfälle	Totalverluste	Hierbei verloren gegangene Menschenleben	Unglücksfälle	Totalverluste	Hierbei verloren gegangene Menschenleben
1896:	229	20	21	464	51	43
1898:	181	31	27	480	71	42
1899:	188	49	55	372	89	67
1900:	237	28	32	484	47	45
1901:	210	22	22	503	54	25

Wie in den vorhergehenden Jahren seien auch im diesjährigen Jahresbericht einige Angaben über den *Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal* gegeben. Vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 betrug die Frequenz:

	Dampfer		Segler und Leichter		Zusammen	
	Zahl	Raumgeh. t N.-R.	Zahl	Raumgeh. t N.-R.	Zahl	Raumgeh. t N.-R.
1902/03	14289	3586358	17721	987476	32010	4573834
gegen						
1900/02	12554	3416337	17607	868964	30161	4285301
1900/01	12269	3498292	16776	702802	29045	4282094
1899/00	11277	2748918	15002	739849	26279	3488767
1898/99	11005	2467839	14811	650001	25816	3117840
1897/98	9306	1927946	13712	541849	23108	2469795
1895/97	8287	1407435	11673	441023	19960	1848458
1895/96	7531	1140578	9303	365403	16834	1505981

*) Wir verzichten ausdrücklich in dieser Nummer auf die weiteren Verhandlungen des 35. Vereinstages einzugehen, weil doch die Erörterungen über beide Tage keinen Platz finden würden, eine zusammenhängende Berichterstattung aber, wenn sie auch etwas später erscheint, wegen ihrer Übersichtlichkeit den Vorzug vor einer geteilten verdient. D. R.

Die Abgaben betrugen für

	1899/1900	1900/01	1901/02	1902/03
Dampfer .	1349095 ℳ	1657502 ℳ	1608645 ℳ	1661229 ℳ
Segler und Schlepper	460855 »	471409 »	504681 »	556254 »
Insgesamt	1809950 ℳ	2128911 ℳ	2113326 ℳ	2217483 ℳ

Auch in dem zuletzt abgelaufenen Rechnungsjahre ist sowohl die Zahl der passierten Schiffe als auch die der Reg.-Tons gestiegen und zwar erstere um 1849, letztere um 288 533. Auch in diesem Jahre liegt wiederum der Schwerpunkt der Zunahme in dem Anwachsen des Leichterverkehrs. Gegenüber dem Vorjahre betrug die Zunahme an Leichtern und Schuten 582 mit 201 537 t N.-R. Der Kaiser Wilhelm-Kanal hat den Leichterverkehr in ganz erheblichem Maße gefördert.

Wie im vorigen Jahre seien auch hier Angaben über die Beteiligung der Flaggen im Jahre 1903 angegeben: die deutsche Flagge stand mit 84,89 pCt. der Schiffszahl und 62,36 des Raumgehalts, gegenüber 85,41 und 62,11 des Vorjahres an der Spitze. Im übrigen waren beteiligt:

		nach Raumgehalt	nach Schiffszahl
die belgische	Flagge	0,24 pCt.	0,07 pCt.
» britische	»	8,36 »	1,58 »
» dänische	»	8,95 »	3,80 »
» französische	»	0,11 »	0,04 »
» niederländische	»	5,97 »	4,43 »
» norwegische	»	3,39 »	1,06 »
» russische	»	4,15 »	0,94 »
» schwedische	»	5,78 »	3,07 »
sonstige	»	0,69 »	0,12 »

Die Gesamtausgaben betrugen 2 507 350 Mk., so daß sich ein Fehlbetrag von 225 586 Mk. gegen 301 721 Mk. im Vorjahre ergab. Der Fehlbetrag würde nicht nur gedeckt, sondern ein Überschuß vorhanden sein, wenn ein die Selbstkosten deckender Tarif für den Schleppverkehr bestände und wenn die Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine Kanalgebühren entrichteten. Der Zuschuß zum Schleppbetrieb ist allein 148 647 Mk. höher als der ganze Fehlbetrag.

* * *

Unter dem Titel »Evolution of Shipping« beschäftigt sich Herr Arthur Morries in einer Schilderung des **historischen Werdegangs** der mächtigen Vereinigung hanseatischer Kaufleute, **der alten Hansa,** mit dem Schiffsverkehr und der Schiffbautätigkeit mehrerer deutscher Seestädte. Ist eine Berichterstattung wegen Mangel entsprechenden Materials auch lückenhaft und sprunghaft, so haben wir doch keine Bedenken getragen, die hauptsächlichsten Daten nachstehend anzuführen. Es soll sich hier ja auch weniger um eine Belehrung als um Wiedergabe einiger ganz interessanter Angaben handeln. Deshalb müssen die unzusammenhängend nach einander hier angeführten Zahlen nicht stören. **Zuverlässige** Mitteilungen über die Ergebnisse deutscher Schiffbauwerften reichen allerdings nur, soweit Lübeck in Betracht kommt bis zum Jahre 1560 zurück. Eine auf Lübeck bezügliche Tabelle enthält folgende zahlenmäßige Angaben:

Jahrzehnt	Anzahl gebauter Schiffe	Tragfähigkeit in engl. tons	Jahrzehnt	Anzahl gebauter Schiffe	Tragfähigkeit in engl. tons
1560-1569	41	3,878	1681-1690	45	2,282
1570-1579	54	4,620	1691-1700	107	7,167
1580-1589	111	7,212	1701-1710	80	3,734
1590-1600	39	3,020	1711-1720	89	4,758
1601-1610	125	7,417	1721-1730	121	6,032
1611-1620	225	9,024	1731-1740	90	5,852
1621-1630	203	12,789	1741-1750	129	8,422
1631-1640	216	15.553	1751-1760	67	4,478
1641-1650	197	13,685	1761-1770	59	3,453
1651-1660	114	7,222	1771-1780	27	1,646
1661-1670	75	4,920	1781-1790	48	3,073
1671-1680	85	6,786	1791-1800	26	1,540

Von den 2450 angeführten Schiffen waren 329 oder $13^1/_2$ pCt. bis zu 100 t Raumgehalt und nur 39 Schiffe waren größer als 200 t, das größte gebaut 1573, hatte 400 t. Dann folgen nach der Größe: ein Schiff, 1589 gebaut, zu 350 t, je eins zu 305 in den Jahren 1700 und 1704, eins zu 295 in 1694, eins zu 280 in 1590 usw. Beheimatet waren im Jahre 1591 in Lübeck 300 Schiffe. in Stralsund im Jahre 1618, beim Ausbruch des 30 jährigen Krieges gegen 300 Schiffe, 11 Jahre später war die Zahl auf 100 zusammengeschmolzen, während im Jahre 1685 nur noch 38 Schiffe in Stralsund ihren Heimatshafen hatten. Stettin, heute berühmt als unsere erste deutsche Schiffbaustätte, bestand in früheren Jahrhunderten überhaupt keine Schiffbauindustrie. Seine Handelsflotte zählte 1754 im Ganzen 72 Schiffe, 1770 38 mit 4164 t, 1781 152 mit 17 475 t. Danzigs Handelsflotte fiel von 105 Schiffen mit 23 400 t in 1806 auf 85 mit 18 000 in 1814 und auf 55 mit 11 700 in 1822. Kolberg, das im Jahre 1834 drei Schiffe mit 236 t baute. hatte damals eine Flotte von 23 Schiffen mit 2914 t. Für damalige Zeit große Schiffe sind, wie die nachstehende Tabelle zeigt, im 18. Jahrhundert in Königsberg gebaut worden:

Jahr	Anzahl	tons	Jahr	Anzahl	tons
1771	5	1,040	1778	5	1,240
1772	3	860	1779	11	2,830
1773	7	2,030	1780	9	2,390
1774	9	2,010	1781	15	3,850
1775	5	990	1782	21	6,350
1776	8	1,940	1783	17	4,900
1777	5	1,220			

Die Handelsflotte von Königsberg zählte 59 Schiffe zu 6512 t im Jahre 1781. Während Memel in demselben Jahre 19 Schiffe mit 3030 t und Pillau 6 mit 370 t hatte, wurden dort 2 Schiffe mit 840 t bezw. 1 Schiff zu 40 t gebaut. Fassen wir die zahlenmäßigen Angaben in Worte: Im 14. und 15. Jahrhundert waren in Bezug auf Schiffbautätigkeit Lübeck und Danzig die führenden Häfen,

in einem respektvollen Abstande folgten Hamburg, Rostock, Stettin und Stralsund. Von diesen vier zuletzt angeführten nahm im 16. Jahrhundert Hamburg die Führung, während Hamburg im 17. Jahrhundert Lübeck ebenbürtig wurde. Unter den preußischen Häfen marschierten Stettin und Barth im 18. Jahrhundert an der Spitze, während Königsberg, das im 16. Jahrhundert zu den Schiffbauzentren zählte, während der beiden folgenden Jahrhunderte schnell zurückging.

* * *

Die englische Handelsflotte im Jahre 1903. Die nachstehende von Herrn N. Malon, London, zusammengestellte Tabelle gibt die Höhe des auf britischen Werften für britische Auftraggeber gebauten Schiffsraumgehalts an, der an Ausländer während der letzten 4 Jahre verkauft worden ist Die beiden letzten Jahre weisen die geringste Tonnenzahl seit 1897 auf.

	1900 t	1901 t	1902 t	1903 t
Ver. Staaten v. Amerika	13 243	19 699	11 142	3 069
Argentinien	3 631	—	3 923	—
Österreich-Ungarn	5 173	4 182	5 062	—
Belgien	16 477	19 070	5 219	21 450
Brasilien	906	–	1 159	—
Dänemark	11 955	7 846	7 424	3 299
Ägypten	18	—	—	—
Frankreich	39 253	14 661	14 239	20 457
Deutschland	88 650	57 636	36 584	27 553
Griechenland	41 514	35 622	28 568	20 183
Holland	26 603	5 828	24 839	8 106
Italien	81 667	52 040	33 594	74 931
Japan	8 981	20 081	14 498	23 350
Norwegen	50 818	27 159	22 862	49 370
Portugal	3 426	2 220	3 274	114
Rußland	24 241	14 636	7 219	7 059
Spanien	136 866	39 721	7 788	671
Schweden	25 111	11 594	29 109	19 309
Andere Länder	7 623	14 752	24 674	21 587
	596 140	346 747	281 177	300 474

Unter den im letzten Jahre verkauften Schiffen waren 149 Dampfer mit 250 436 t und 88 Segler mit 50 038 t Br.-R. Von diesen Schiffen waren 13 mit 27 288 t von 1900 bis 1903 gebaut, 19 mit 13 048 von 1895 bis 1899, 32 mit 44 750 von 1890 bis 1894, 16 mit 33 358 von 1885 bis 1889, 32 mit 65 934 von 1880 bis 1884 und 37 mit 66 058 früher als 1880. Darnach waren beinahe 50 pCt. aller an das Ausland verkauften Schiffe über 20 Jahre alt. Außer den Verkäufen kamen im Jahre 1903 noch 173 Dampfer mit 198 834 t und 337 Segler mit 64 207 durch Kondemnation oder Totalverluste in Abzug, während 32 Dampfer mit 59 378 t und 3 Segler mit 3529 t in den Besitz von Reedern britischer Kolonien gingen. Dieser Gesamtabnahme von 782 Schiffen mit 626 422 t steht eine Zunahme von 988 Schiffen mit 1 043 351 t — 673 Dampfer mit 1 008 756 t und 315 Segler mit 34 595 t — gegenüber, sodaß die englische Handelsflotte im Jahre 1903 einen Zuwachs von 206 Schiffen mit 416 929 t erfahren hat. Die Segelschiffsräumte hat dagegen um 83 179 t abgenommen In den hier angeführten Daten sind die unter englischer Flagge fahrenden Schiffe der International Mercantile Marine Company zur englischen Handelsmarine zugezählt und nicht — wie »Fairplay« es wünscht — zur amerikanischen Handelsflotte.

Die Frage der Dampfer-Zertifikate.*)

Von *Nautikus.*

»Indem sich die Millionen Europamüder in Bewegung setzten und über die deutschen Hansastädte die Wanderung über den Ozean antraten, gaben sie der Reederei Hamburgs und Bremens Kapitalien, um erst Segelschiffe hervorragender Güte, dann Dampfer von stetig wachsendem Werte zu bauen. — Über die Ostseereederei aber brach ein Verhängnis herein. Ihr wurde das Rückgrat gebrochen, zur selben Zeit, als die Nordseereederei so wunderbar aufblühte«. So Fitger in seiner interessanten Schrift: »Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt.«

Jetzt ist es wieder die weniger von Verhältnissen geographischer, politischer und wirtschaftlicher Art begünstigte Ostseereederei, welche ohne ihr Verschulden in eine anders geartete Bedrängnis gerät. Es fehlt der Dampferflotte unserer östlicher gelegenen Ostseehäfen an Steuerleuten, so daß Danzig, Königsberg und Memel sich genötigt gesehen haben, einen Antrag auf Zulassung von Dampferzertifikaten zu stellen, um der Kalamität mit seinen drohenden Folgeerscheinungen von Verzögerung des Auslaufens und gänzlichem zeitweisen Aufliegen entgegen zu treten.

Dieselben Ursachen zeitigen dieselben Erscheinungen. Wie England und Norwegen durch den Mangel an Seesteuerleuten für ihre Dampfer

*) Die Arbeit ist vor Bekanntwerden der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 geschrieben, also auch zeitlich vor dem Seeschiffer- und dem Nautischen Verbandstag, sie bleibt aber doch aktuell, weil die Befürworter des auf beiden Vereinstagen abgelehnten Danziger Antrages nach wie vor an der Annahme festhalten, daß die Regierung in absehbarer Zeit den Fortfall der zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen vorschreiben werde. D. R.

auf die Bahn hingedrängt wurden, unter Verzichtleistung auf die bessere Segelschiffsausbildung Sonderzeugnisse für Dampferoffiziere und Kapitäne auszustellen, so tritt auch an uns nach der Ansicht Vieler nunmehr die Forderung heran, denselben Weg zu betreten, trotz der ernstesten Bedenken, die sich der Beschreitung dieses Weges entgegenstellen. Allerdings war es in England nicht allein der Mangel an ausreichendem Offiziersersatz, der die Gesetzgebung veranlaßte, die bisher gültigen und bewährten Bedingungen für die Erlangung eines Patents zu ändern und zu erleichtern, sondern mitwirkend, in hervorragendem Maße mitwirkend war hierzu der Wunsch, ein gebildeteres Personal für die Offizierslaufbahn heranzuziehen, als es viele englische Segler darbieten. Dieses Moment kommt selbstredend bei uns gar nicht in Betracht. Im Gegenteil, die ausschließliche Dienstleistung vor dem Mast auf einem Dampfer ist im Vergleich mit einem Segelschiff geeignet, das Niveau guter Sitte niedriger zu gestalten als es zu heben.

Ein ausreichender, tüchtiger und allen Verhältnissen gewachsener Führerersatz für unsere Schiffe ist eine Frage von solcher Wichtigkeit und Bedeutung für die Sicherstellung und Fortentwickelung unserer gesamten nationalen Schiffahrt, daß man leicht das allgemeine Interesse begreift, welches die Aufwerfung dieser Frage neuerdings erzeugt hat. Wenn die Reedereien mehrerer Häfen aus Mangel an Schiffsoffizierspersonal in arge Bedrängnis geraten, so ist es allerdings an der Zeit, nach Mitteln Umschau zu halten, welche diesem Übelstand Einhalt gebieten können. Bei dem Austausch der Meinungen über das Für und Wider der beantragten Maßnahme ist nun auch die Ansicht zu Tage getreten, entgegen der sonst allgemein hohen Bewertung der Segelschiffsausbildung, daß letztere für den Dampfersteuermann eine geeignete nicht zu nennen sei, indem der junge Steuermann, der auf Dampfern nie gedient habe, auf diesen zuerst eine mindestens recht unbedeutende Rolle spiele. Hinsichtlich der Navigation handelten diese Unerfahrenen gewöhnlich zum Schaden des Schiffs derart, als ob sie von der Überzeugung durchdrungen wären, das Schiff laufe auf Schienen.

Überzeugt von der Zweckdienlichkeit und Notwendigkeit einer Maßregel und geleitet durch das eigene Interesse, ihr das Wort zu reden, ist es echte Mannesart mit Wärme und Eifer dafür einzutreten. Aber diese Wärme kommt auch leicht zu einer Ausdrucksweise, zu einer so lebhaften Farbengebung, daß man schon einen kleinen Abstrich wagen darf, um den tatsächlichen Verhältnissen vielleicht näher zu kommen. Den vermeintlichen Schienenlauf rechnen wir zu diesem allzu lebhaften Kolorit. Heutigen Tages gibt es doch wohl kaum einen einzigen jungen Schiffsoffizier, und käme er geradenwegs von der Schule, der des Glaubens sein könne, sein Dampfer laufe wie auf Schienen. Nicht nur, daß er vor dem Mast hinreichend Gelegenheit gehabt hat, um an den Schleppern, die sein Schiff tauen oder zu tauen beabsichtigen, die Wahrnehmung zu machen, der Dampfer laufe eher alles andere wie auf Schienen, auch der Unterricht in der Manövrierkunde für Dampf- und Segelschiffe, die zahlreichen Hinweise und Beispiele, wie links- und rechtsdrehende, sowie rückwärtsarbeitende und Doppelschrauben auf das Steuervermögen der Dampfer einwirken, haben doch recht gründlich dafür gesorgt, ihm die Illusion eines gefahrlosen Schienenlaufs, wenn er je vorhanden gewesen wäre, zu nehmen. Allerdings, Theorie ist nicht ausübende Praxis.

Gewiß ist es richtig, daß ein junger Steuermann, ohne Erfahrung in seinem neuen Beruf, zuerst an Bord eine wenig bedeutende Rolle spielt; aber das ist auch auf Seglern der Fall, wenn er auch ausschließlich auf denselben als Matrose gedient hat. Denn die ganze Stellung ist ihm neu und befremdlich, und es bedarf erst des Einarbeitens in dem neuen Pflichtenkreis und die neuen Obliegenheiten, am besten als Untersteuermann oder jüngerer Offizier, um sich heimisch darin zu fühlen und das notwendige Sicherheitsgefühl zu gewinnen. Das wird wohl jeder an sich selbst erfahren haben.

Im Übrigen aber gibt es auch unter den jetzigen Bestimmungen sehr Viele, die nicht ausschließlich auf Seglern als Matrose dienen, wenn sie auch den Segelschiffen den Vorzug geben. Auch der Verfasser hat in den siebziger Jahren schon einige Monate auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd als Matrose gedient, lediglich um den Dampferdienst auch vor dem Mast kennen zu lernen und er weiß, daß es viele ebenso gehalten haben und noch halten.

Mit vollem Fug haben die drei Ostseestädte darauf hingewiesen, daß der Weg mit den Dampferzeugnissen, wie das Vorgehen Englands und Norwegens bewiesen habe, gangbar sei. Wenn es sein muß, kann er eingeschlagen werden. Indem aber diese beiden Staaten den Befähigungszeugnissen dieser Art einen minderwertigeren Charakter aufdrückten, als den Zeugnissen, die sich diejenigen erwerben, welche die Segelschiffsausbildung hinter sich haben, haben sie zugleich dargetan, daß sehr ernste Zweifel an der Vollwertigkeit der Inhaber in rein seemännischer und navigatorischer Hinsicht bestehen. Und diese Zweifel sind bisher nicht beseitigt worden, die Erfahrung hat nicht gelehrt, daß dieselben grundlos obwalten, wie andrerseits bei der verhältnismäßigen Kürze der Zeit auch die Schäden und Mängel, welche die Mehrzahl der Leute vom Fach mit der Einrichtung verknüpft glaubten, noch nicht in die Erscheinung getreten sind.

Nichts kann den Befürwortern der angestrebten Einrichtung bei uns ferner liegen, als die Absicht das Führerpersonal unserer Handelsmarine qualitativ herabsinken zu lassen. Die Reeder und die Kaufleute, die dem Seehandel obliegen, würden sich ins eigene Fleisch schneiden und eine Kurzsichtigkeit dokumentieren, die in grellem Kontrast stände zu dem weiten Blick, welchen gerade diese Berufskreise besonders auszeichnet. Nicht die blinde Verliebtheit in das eigene Ideal, noch die Aussicht auf Beseitigung einer bloß vorübergehenden Kalamität kann in den nautischen Kreisen und den Kreisen der Handels- und Reederwelt eine solche Stellungnahme herbeiführen, sondern nur die Überzeugung, eine Einrichtung schaffen zu helfen, die der Schiffahrt notwendig ist und ihr dauernd zum Segen gereiche.

Da bei uns gar keine und im Auslande keine ausreichenden Erfahrungen, welche die umstrittene Frage in die rechte Beleuchtung setzen und sie aufhellen, so kann nur eine vielseitige Erörterung den Gegenstand klären oder zur Klärung beitragen. Ich muß sagen, daß ich mich nur schwer mit der vorgeschlagenen Einrichtung befreunden kann.

(Schluß folgt.)

Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen.

Wir sind erfreut im Nachstehenden aus einer Anzahl von Äußerungen verschiedener Handelskammern deutscher Seestädte zu ersehen, daß die Reformbedürftigkeit dieses Gesetzes allgemein anerkannt wird.. So äußern sich zu diesem Gegenstand dieselben in folgender Weise:

Hamburg:

Schon wiederholt ist die Revision des Seeunfall-Gesetzes in Anregung gebracht worden. Neuerdings haben sich der Deutsche Nautische Verein und der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine eingehend mit der Angelegenheit beschäftigt und zahlreiche Abänderungsanträge beschlossen, über die wir zur Äußerung aufgefordert worden sind. Die Hauptschwierigkeit liegt in der Doppelnatur des seeamtlichen Verfahrens. Es soll grundsätzlich nur die Ursachen der Unfälle ermitteln, um auf deren Verringerung hinzuwirken, weshalb auch die Patententziehung nicht als Strafe für einen begangenen Fehler, sondern als Sicherungsmittel gegen künftige Unfälle anzusehen ist. Tatsächlich wirkt aber nicht nur die Patententziehung als eine, und zwar sehr schwere Strafe, sondern ebenso wirken auch Vorwürfe, welche das Seeamt, sei es in dem Spruche, sei es in der Begründung zu demselben, gegen Kapitäne und Offiziere, oder auch gegen Reeder oder sonstige Personen ausspricht. Solche Vorwürfe sind geeignet, die Betreffenden bei zivilrechtlichen Streitigkeiten sowie sonst in ihrer geschäftlichen Tätigkeit, oder auch, was oft noch schwerer wiegt, in der öffentlichen Achtung empfindlich schädigen. Deshalb muß nicht nur denen, denen die Patententziehung droht, sondern auch denen, gegen welche ein derartiger Vorwurf in Frage kommt, vom Beginn des Verfahrens an die volle Verteidigungsmöglichkeit einschließlich des Rechts der Berufung gewährt werden. Dies ist die wichtigste Änderung, welche wir, in Übereinstimmung mit der Tendenz der genannten Vereine, *aber über die von ihnen gefaßten Beschlüsse hinausgehend, befürworten.* Die anderen Anträge sind demgegenüber von untergeordneter Bedeutung, zum Teil auch unseres Erachtens nicht empfehlenswert. Dies gilt insbesondere von den Anträgen auf Einrichtung von Seeämtern im Auslande, sowie auf Einführung förmlicher Protokolle über die Zeugenaussagen.

Flensburg:

Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen hat sich nach unsern Erfahrungen gut bewährt. Das anfängliche Mißtrauen gewisser Kreise gegen dasselbe ist mehr und mehr geschwunden und hat der Anerkennung der guten Wirkungen desselben Platz gemacht. Trotzdem wird man von allen Seiten die Reformbedürftigkeit des Gesetzes in einzelnen Punkten anerkennen, und so haben auch wir den Gedanken an eine Revision freudig begrüßt.

Nachstehend einige Abänderungsvorschläge: »Die Errichtung von Seeämtern im Auslande möchten wir dringend befürworten, jedenfalls für die Hauptverkehrsorte. Die Gefahr, daß jetzt bei Seeunfällen im Auslande zu viel Zeit vergeht, bevor die Untersuchung stattfinden kann, und daß infolgedessen der Sachverhalt oft nicht mehr klargestellt werden kann, würde durch Errichtung von Seeämtern im Auslande vermieden werden. Wird aber die Einrichtung auf die Hauptverkehrsorte beschränkt, so entfällt auch der gegen dieselbe geltend gemachte Grund, daß es dem Seeamt an Beisitzern fehlen würde. Ebenso wenig können wir den Einwurf für stichhaltig erklären, daß bei eventueller Patententziehung für den Kapitän kein Ersatz gefunden werden könne. Zunächst könnte doch der erste Steuermann einige Zeit das Schiff führen, bis die Reederei für Ersatz gesorgt hat, und an Hauptverkehrsorten wird auch im Auslande meistens Ersatz zu finden sein. Als Orte, die event. für die im Auslande zu errichtenden Seeämter für die Reederei unseres Bezirks in Betracht kämen, nennen wir in China Hongkong, Schanghai, Tsingtau. Bei den ungeheuren Entfernungen müßten eben in China unbedingt mehrere Seeämter errichtet werden. Als weitere hierfür geeignete Plätze möchten wir *Singapore* und *Jokohama* bezeichnen.

Altona.

Zu den Vorschlägen für eine Revision des Gesetzes, betr. die Untersuchung von Seeunfällen, hat die Kammer, nach Befragung von Sachverständigen und gemeinsamer Beratung mit solchen, Stellung genommen. Im allgemeinen wurden die vom Deutschen Nautischen Verein, zum Teil auch die vom Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine ausgegangenen Änderungsvorschläge gebilligt, ebenso die von seiten der Regierung gegebenen Anregungen zur Ergänzung und Verbesserung des Gesetzes. Abgelehnt wurden insbesondere die vom Seeschiffer-Verbande gestellten Anträge betreffs Einräumung eines Antragsrechts an Kapitäne und Schiffsoffiziere zur Herbeiführung einer seeamtlichen Untersuchung und betreffs Verleihung des Rechts der Lotsenpatent-Entziehung an die Seeämter. Abgelehnt wurde auch der Vorschlag des Nautischen Vereins, die Patententziehung gemäß § 26 künftig nicht mehr von einem entsprechenden Antrage des Reichskommissars abhängig zu machen, was bei gesetzlicher Anerkennung einer Rügebefugnis des Seeamts entbehrlich wäre. Empfohlen wurden insbesondere die Vorschläge auf weiteren Ausbau des Vorermittelungsverfahrens und Fallenlassen des Kausalzusammenhanges zwischen Verschulden und Unfall als Voraussetzung für die Patententziehung.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Januar 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	211×34×16'8"	1530 t Tf.	Holm & Wonsild, Kopenhagen	Howaltswerke, Kiel	Axel	B
„	225×31'6"×15'7"	1200 »	A. Kirsten, Hamburg	Bremer Vulkan, Vegesack	Maas	G
„	270×36'6"×19'4"	2350 »	Sauber Gebr., Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Hermann Sauber	»
„	225×34'6"×18'10"	1800 »	D.-A.-G. Østergötland, Norrköpping	Howaldtswerke, Kiel	Østergötland	L
„	389×50'6"×30	6500 »	D. D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Arenfels	G
„	178×28'6"×14'6"	800 »	F. W. Fischer, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Käte Dick	»
„	54.6×8.2×3.8 m	840 »	D. D.-Ges. »Neptun«, Bremen	A.-G. »Weser«, Bremerhaven	Leda	»
			b) englische Werften.			
„	119×22×10	250 »	Elders & Fyffes, Manchester	R. Williamson & Son, Workington	Guanche	L
„	316×42×26'5"	—	T. Wilson & Sons & Co., Hull	Earle's Shipb. Yard, Hull	Calypso	BC
K	—	—	Britische Admiralität	Cammell, Laird & Co., Birkenhead	Diamond	
FiD	129×22×12	—	Neptune Comp., Hull	Cook, Welton & Gammell, Hull	Thomas Hamling	
FD	311×44×22'1"	—	Th. Appleby & Co., W.-Hartlepool	Irvine's Shipb. & Dry Docks Co., W.-Hartlepool	Elixir	L
„	—	—	Eine englische Firma	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Matina	»
„	278×40×20'6"	—	R. de Madariaga, Bilbao	Craig, Tailor & Co., Thornaby	Nicolas	»
„	—	2430 »	Thomas & Steffens, Cardiff	John Crown & Sons, Sunderland	Porthcawl	
PD	290×42×21'8"	—	Indo China S. N. Co.	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Yat Shing	»
FD	360×45×26'8"	3058 BRT.	Wm. Johnston & Co., Liverpool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Arranmore	BC
„	336×47×24'10"	—	W. H. Cockerline & Co., Hull	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Atlantic	L
„	336×48×24'3"	—	Constantine & Pickering, Middlesbro	Ropner & Son, Stockton	Brookwood	»
„	315×44×25'5„	—	Moss S. S. Co., Liverpool	John Blumer & Co., Sunderland	Busiris	BC
„	—	2300 t Tf.	Ludwig Castberg, Christiania	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Carmelina	N
„	275×40×20'6"	3000 »	Unbekannt	Osbourne, Graham & Co., Newcastle	Engineer Advakoff	L
„	152×26×12	500 »	Robert Bigo, Calais	Sunderland Shipb. Co.	Louise	»
„	423×51×39	8000 »	British & Foreign S. S. Co., Liverpool	Armstrong, Withworth & Co., Walker	St. Cuthbert	
„	340×50×25'3"	3618 BRT.	J. P. Bruce, Dundee	W. Doxford & Sons, Pallion	Angus	
			c) schottische Werften.			
„	240×34×17'1"	—	Moss S. S. Co., Liverpool	Irvine Shipb. & Eng. Co., Glasgow	Navarre	L
FD	300×40×24'9"	3200 t Tf.	Asiatic S. N. Co., Liverpool	Connell & Co., Whiteinch	Shahzada	»
„	—	—	David Mac Brayne, Greenock	A. & J. Inglis, Pointhouse	Sheila	
FD	—	2250 BRT.	China N. Co.	Scott & Co., Greenock	Teau	
„	191×27×13'4"	785 t Tf.	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Co., Troon	The Monarch	»
„	180×27×13'4"	—	Murray, M'Nab & Co., Glasgow	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Rosslyn	
			d) irische Werften.			
PD	448' Länge	6500 BRT.	Shaw, Savill & Albion Co., London	Workman, Clark & Co., Belfast	Matatua	»

Ausserdem: a) 1 Patentshlip. b) 3 Fischdampfer, 1 Seeschlepper. c) 2 Flußdampfer, 1 Dampfbagger, 1 Seeleichter 1 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FiD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Deutscher Nautischer Verein.

Achtes Rundschreiben.

Drei-Wachen-System für Schiffsoffiziere. Von dem Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg, ist beantragt, auf die Tagesordnung des diesjährigen Vereinstags die Verhandlung über das Drei-Wachen-System für Schiffsoffiziere zu setzen. (Hierfür ist ein den Lesern aus S. 36 bekannter Antrag nebst Begründung eingebracht.)

Verbesserung der Befeuerung des Fahrwassers von der Elbe-Mündung nach Sylt. Von dem Nautischen Verein für die schleswigsche Westküste ist eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet mit der Bitte, derselbe wolle die Auslegung eines Feuerschiffs in der Nähe des Rütergats baldigst veranlassen sowie ferner, daß für die Mittelhever bis nach Nordstrand hinauf eine bessere Winterbetonnung veranlaßt werde.

Der Verein ersucht mich, diesen Punkt abermals auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen. Diesem Wunsche habe ich entsprochen.

Diese Anträge des Nautischen Vereins für die schleswigsche Westküste sind bereits auf dem vorigen Vereinstage am 24. Februar 1903 verhandelt und die derzeit angenommenen Anträge dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreitet. Diesbezügliche Ausführungen finden sich auf Seite 206 ff. der stenographischen Verhandlungen des Vereinstages 1903.

Auf die Eingabe vom 6. Juni v. J. geht mir nunmehr von den Herren Ministern für Handel und Gewerbe sowie der öffentlichen Arbeiten die folgende Antwort zu:

Die Anträge des Vereins auf Maßnahmen zur Sicherung der Schiffahrt an der Westküste von Schleswig gehen über das Maß dessen hinaus, was wir in Anbetracht der Verkehrsverhältnisse und der natürlichen Beschaffenheit der dortigen Gewässer für wirtschaftlich gerechtfertigt erachten können.

Unsere Entschließung darüber, wie weit wir auf derartige Maßnahmen hinwirken werden, insbesondere auf welche

Gewässer sie sich erstrecken werden, müssen wir von dem Ergebnis der eingeleiteten Vorarbeiten abhängig machen.

Im einzelnen bemerken wir, daß der Antrag No. 5 den tatsächlichen Verhältnissen insofern nicht gerecht wird, als die Tonnen der Eider und der Büsumer Gewässer schon durchweg, die des Bezirks Husum zu einem beträchtlichen Teile im Winter entweder unverändert liegen bleiben oder durch Wintertonnen ersetzt wurden.

Als dort schon bekannt, darf vorausgesetzt werden, daß neuerdings die Winterbetonnung des Vortrapptiefs ausgeführt, die der Hever erweitert worden ist.

Unsere Bereitwilligkeit, den tatsächlichen Bedürfnissen abzuhelfen, können wir nach Lage der Verhältnisse gegenwärtig nur noch dadurch weiter betätigen, daß wir die versuchsweise Auslegung einer Leucht- und Schalltonne als eines Sommerseezeichens etwa an der vom Verein im vierten Antrage vorgeschlagenen oder an einer anderen noch auszuwählenden Stelle zwischen Hever und Vortrapptief noch für dieses Jahr in Aussicht stellen.

Befähigungsnachweis der Führer von Schleppdampfschiffen. Von dem Nautischen Verein zu Hamburg wird eine Besprechung über dieses Thema beantragt.

Der Verein hält den Erlaß besonderer Vorschriften für die Prüfung von Seeschlepperführern nach Analogie der bevorstehenden Prüfungsvorschriften für Fischer für erwünscht, in welchen

1. den besonderen Verhältnissen der Seeschleppfahrt Rechnung getragen wird, und

2. den bisherigen Seeschlepperführern eine sachgemäße Erleichterung für die Beibehaltung ihrer bisherigen Befugnis geschaffen wird.

Haftung der Reeder. Von dem Danziger Nautischen und Reeder-Verein geht uns der folgende Antrag nebst Begründung zu:

Der Deutsche Nautische Verein wolle beschließen: »Die Haftung des Reeders für das nautische Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung sowie für Baratterie wird beseitigt, soweit er bei der Auswahl der Personen der Schiffsbesatzung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Der Verfrachter kann sich von seiner Haftung für ordnungsmäßige Fürsorge für die Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffes sowie für ordnungsmäßige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter durch Vertrag nicht befreien.«

Wir begründen den Antrag kurz in folgender Weise:

Der Deutsche Handelstag hat auf seiner Vollversammlung im März 1903 eine Erklärung angenommen, welche den Reeder fortan verbietet, seine Haftung für ordnungsmäßige Fürsorge für die Seetüchtigkeit, Ausrüstung des Schiffes etc. sowie für die ordnungsmäßige Stauung, Behandlung etc. der Güter auszuschließen. Als Nachsatz enthält diese Erklärung noch die Befreiung des Reeders von der Haftung für nautische Verschulden, aber ausschließlich für das Seefrachtrecht.

Eine solche Regelung der Haftung des Reeders entspricht nicht dem berechtigten Interesse der Reederei.

Vom rechtlichen Gesichtspunkte aus liegt kein Grund vor, dem Reeder für die Handlungen von Kapitän, Schiffsoffizieren und Lotsen haften zu lassen, deren Tüchtigkeit ihm vom Staate garantiert wird, soweit er bei der Anstellung der Personen die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

Vom praktischen Standpunkte aus ist es wünschenswert, daß die ungeheuren Summen, welchen die Kollisionsprozesse verschlingen, in Zukunft nicht in so unwirtschaftlicher Weise verschwendet werden.

Der einzige Grund der gegen diese Neuordnung der Dinge geltend gemacht worden ist, nämlich eine Vermehrung der Kollisionen, ist nicht stichhaltig; denn bei den weitaus meisten Kollisionen erleidet auch das schuldige Schiff schweren Schaden und das wirtschaftliche Interesse von Reeder und Kapitän bleibt nach wie vor auf Vermeidung von Schiffszusammenstößen gerichtet, ganz abgesehen davon, daß dem Kapitän, den Offizieren und Lotsen Patententziehung und Strafrichter droht.

Wir beantragen unseren Antrag auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen.

Dem Wunsche habe ich entsprochen.

Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Der Nautische Verein zu Hamburg teilt mir mit, daß derselbe dem Antrage der Flensburger Handelskammer betr. die Besetzung der Schiffe in langer Fahrt mit Maschinisten nicht zustimmt. Derselbe ersucht vielmehr, den Zustand, wie er durch die Bundesratsverordnung vom 19. Juni 1903 vom 1. April 1904 an getroffen werden soll — ein Maschinist I. Kl., zwei Maschinisten II. Kl. — beibehalten zu wollen.

Krankenfürsorge für Seeleute. Der Nautische Verein zu Hamburg hat zu diesem Gegenstand, welcher entsprechend den im siebenten Rundschreiben gemachten Äußerungen von der Tagesordnung abgesetzt ist, weil eine Behandlung desselben nutzlos erscheint, die Resolution angenommen:

»Da die Ausdehnung der Krankenfürsorge für die Reeder nach eingehender Feststellung nicht mehr abzuwenden ist, eine weitere Belastung der Reedereien als bisher aber vermieden werden muß, so empfiehlt die Kommission, daß die Fürsorge für alle innerhalb des Deutschen Reiches erkrankten Seeleute nach Ablauf von 13 Wochen seitens der See-Berufsgenossenschaft übernommen werde. Die Fürsorgepflicht der Reeder für die im Auslande erkrankten Seeleute, welche sich bereits heute auf sechs Monate erstreckt, soll unberührt bleiben. Die Kapitäne sollen ohne Ausnahme an den Wohltaten der Krankenfürsorgepflicht seitens der Reeder teilnehmen. Da die durch die Krankenfürsorge erwachsenden Ausgaben für die Einzelreeder bei deren bedrängten wirtschaftlichen Lage überall nicht zu tragen sind, so empfiehlt die Kommission, daß alle Einzelreeder von Schiffen bis zu 300 kbm Brutto, welche ihr Schiff selbst führen und ihr Gewerbe innerhalb der von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschriebenen Grenze der großen Küstenfahrt betreiben, hinsichtlich der Krankenfürsorge auf Grund des § 134 der Seemannsordnung einer besonderen Organisation zugeteilt worden.«

Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung. Der Nautische Verein zu Hamburg hat hierzu die den Lesern bekannten Beschlüsse gefaßt.

Schiffsstatistik. Der Nautische Verein zu Hamburg stellt zu diesem Gegenstand folgenden Antrag:

Der Nautische Verein zu Hamburg hält es für erwünscht, daß der Deutsche Nautische Verein Erhebungen darüber anstellt, ob es zweckmäßig und im Interesse der Deutschen Reederei liegt, wenn ein einheitliches internationales Schiffsvermessungsverfahren zu Stande kommt.

Und als Zusatz:

Dagegen lehnt der Deutsche Nautische Verein es ab, zu Änderungen in der Schiffsstatistik Anregungen zu geben.

Statut des Deutschen Nautischen Vereins. Der Nautische Verein zu Hamburg stellt für den Vereinstag folgenden Antrag:

Wahl einer Kommission zu Vorarbeiten für die Abänderung des Statuts vom Deutschen Nautischen Verein.

Da der Antrag zu spät bei mir eingegangen ist, konnte derselbe auf die Tagesordnung nicht gesetzt werden, doch gebe ich von demselben hiermit Kenntnis.

Der stellvertr. Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
H. C. Dethleffsen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Reederei-Firma Emil R. Retzlaff, Stettin, bestellte bei der Schiffswerft Nüscke & Co., Akt.-Ges., Stettin, **einen neuen Dampfer**, im Mai nächsten Jahres zu liefern. Der Bau wird für Erzfahrt verstärkt. Die Geschwindigkeit soll 9½ Knoten in beladenem Zustande erreichen.

* * *

Die Firma H. W. Kriemelberg, Hamburg, hat der Werft von Janssen & Schmilinsky den Bau eines neuen **Schleppers** in Auftrag gegeben. Das Schiff soll eine Länge 8½' eine von 15' und eine Maschine von 150 HP erhalten und am 1. Dezember d. J. geliefert werden.

* * *

Stapelläufe.

Die für Rechnung der hamburgischen Reedereifirma A. C. de Freitas & Co. auf der Werft der Grangemouth & Greenock Dockyard Company im Bau befindliche viermastige Barkentine **»Mozart«** wurde am 20. d. M. glücklich zu Wasser gelassen. Das Schiff hat bei Dimensionen von 270'×40' 6"×25' 6" eine Tragfähigkeit von 3300 t. ist ein Schwesterschiff des auf derselben Werft erbauten und bereits in Fahrt befindlichen »Beethoven« und soll von Kapitän O. Schmidt geführt werden.

Vermischtes.

Aus Flensburg wird uns geschrieben:

Am 26. v. M. feierte das Flensburger **Schiffergelag** das Jubiläum seiner **Wiedererstehung vor 250 Jahren**. Urkundlich ist es gegründet um 1400 als Schutz und Trutzgilde und zwar von hiesigen Kaufleuten und Schiffern. Das im Jahre 1583 neuerbaute Gildehaus, die »Compagnie«, steht noch heute am Hafen in bevorzugter Lage und dient städtischen Zwecken, indem es den öffentlichen Arbeitsnachweis und das Hafenamt beherbergt. Das Schiffergelag umfaßt z. Z. 79 Mitglieder und 29 Witwen; es hat ein Vermögen von reichlich 19 000 Mk. dessen Zinsen für das jemalige Jahresfest Verwendung finden, welches regelmäßig am zweiten Montag nach »heilige drei Könige« (6. Januar) stattfindet. Bis 1845 war das Gelag mit einträglichen Privilegien ausgerüstet. Es hatte das Monopol der Lieferung von Ballast aus seinem Sandberge am jenseitigen Ufer des Hafens; es war Eigentümer der damaligen Einrichtungen zur Schiffsreparatur am Krahn und der ältesten Schleppstelle, als Pechhaus und Prähme (Flotten) und lieferte das erforderliche Material: Pech, Werg, Gerät usw. Früher besaß es auch eine weitgehende Gerichtsbarkeit in Hafen- und Seefahrtsangelegenheiten; alle hiesigen Schiffer (Kapitäne) waren verpflichtet, dem Gelage anzugehören. Der Schragen (Statut) ist im Original aus den Jahren 1420 und 1664 erhalten; auch ist wertvolles altes Silbergerät noch vorhanden. Die vier Älterleute verwalten auch die hiesige »Stiftung für hülfsbedürftige Seeleute und deren Hinterbliebenen« welche 1854 vom Gelag in Anlaß seines 200jährigen Stiftungsfestes errichtet wurde und heute ein Vermögen von reichlich 161 000 Mk. besitzt, von dem nur die Zinsen zur Verteilung gelangen. Das Vermögen — ein Beweis für den hier herrschenden Gemeinsinn gegenüber den über dem Meere Wandelnden — ist erwachsen aus Zuwendungen des Schiffergelages, aus Vermächtnissen hiesiger Schiffer und Schifferfreunde und aus vorgeschriebenen Beiträgen der auf Flensburger Schiffen fahrenden Seeleute, vom Kapitän bis zum Jungen. — In ungetrübten Frohsinn verlief das diesjährige Jubelfest, das um 7 Uhr abends seinen Anfang genommen und bis zur gleichen Stunde am lichten Morgen die Mitglieder vereinte.

Über Revision von Dampfkesseln äußert sich die Handelskammer zu Lübeck: Die unerfreuliche Rechtslage, derzufolge für die Revision von Dampfkesseln in den deutschen Bundesstaaten verschiedene Vorschriften Geltung besitzen, hat allmählich einen Zustand herbeigeführt, der für alle an dem Bau von Dampfkesseln, insbesondere von Schiffskesseln, beteiligten Kreise oft große Zeitverluste und erhebliche Kosten verursacht. Während nämlich nach der Begründung zur Gewerbeordnung vom Jahre 1869 bewegliche Dampfkessel, die in einem Bundesstaate genehmigt sind, für das ganze Reichsgebiet als genehmigt gelten sollten, ist aus der Vereinbarung der Bundesregierungen vom 3. Juli 1890 zu entnehmen, daß die Behörden des Heimathafens befugt sind, die von der Behörde des Erbauungsortes genehmigten Kessel einer neuen Prüfung zu unterziehen und hierbei, außer den vom Reichskanzler erlassenen, auch die von der Landesbehörde erlassenen Vorschriften zu Grunde zu legen. Bisweilen sind daher Kesselanlagen, die nach den Bestimmungen eines Bundesstaats geprüft und genehmigt worden sind, beim Eintreffen in dem in einem anderen Bundesstaat belegenen Heimatshafen wegen unbedeutender Abweichungen von den Vorschriften dieses Bundesstaates beanstandet worden. Die deutschen Schiffswerften sind daraufhin dazu übergegangen, die von ihnen erbauten Dampfkesselanlagen durch die Beauftragten derjenigen Bundesstaaten prüfen zu lassen, in denen das Schiff beheimatet ist. Allein auch dieses Verfahren ist seit einigen Jahren nicht mehr durchführbar, weil einzelne Bundesstaaten Bestimmungen erlassen haben, denen zufolge in ihrem Gebiete die Untersuchung einer Dampfkesselanlage nur von ihren dazu bestellten Beamten vorgenommen werden darf. Es besteht daher ein zwingendes Bedürfnis, daß den Wünschen der deutschen Werften gemäß, seitens des Reiches demnächst über die Revision von Dampfkesseln, insbesondere von Schiffskesseln, einheitliche Vorschriften erlassen werden, die von den Landesregierungen nicht abgeändert werden können.

Schiffskesselrevision. Die Handelskammer zu Flensburg richtete am 1. Februar an den preußischen Handelsminister den Antrag, er möge darauf hinwirken, daß die Revision der Schiffskessel der im Gebiete der Monarchie beheimateten Schiffe dem Germanischen Lloyd übertragen werde. — Zur Begründung wird darauf hingewiesen, daß sowohl die Reeder als ein großer Teil der Schiffswerften diesen Wunsch hegen. »Für die Reeder, so heißt es in der Eingabe weiter, ist der Grund hierfür die unwesentliche Vereinfachung des Verfahrens, die Ersparung an Zeit und damit an Kosten; denn an jedem größerem Platze ist ein Beamter des Germanischen Lloyd zur Stelle, während die Beamten der jetzt revidierenden Gesellschaften oft erst von weit her gerufen werden müssen. Es ist selbstverständlich, daß die Beamten des Germanischen Lloyd die erforderliche Qualifikation zur Untersuchung von Schiffskesseln haben müßten; es würde aber u. E. dem Germanischen Lloyd nicht schwer werden, sofort an die in Frage kommenden Plätze qualifizierte Beamte zu setzen. Besonders würde die Einführung der erbetenen Übertragung die erwünschte Einheitlichkeit in der Beurteilung bei Revisionen zur Folge haben. Denn selbst wenn es Euerer Exzellenz gelingen sollte, für das ganze Reich einheitliche Bestimmungen über die Schiffskesselrevision herbeizuführen, deren Fehlen allerdings bisher mit Recht besonders beklagt wird, so wird die einer größeren Anzahl verschiedener Gesellschaften übertragene Kontrolle doch naturgemäß eine ungleichere, individuellere Erledigung finden, als wenn sie ein und derselben Gesellschaft übertragen wird. Die Einheitlichkeit des Verfahrens würde aber um so größer sein, da schon heute im Auslande überall zu den Kesselrevisionen Beamte des Germanischen Lloyd herangezogen werden müssen. Der Germanische Lloyd hat sich immer mehr das Vertrauen der Staatsregierung und der beteiligten

Schiffahrtskreise zu erwerben gewußt, und es liegt nicht der geringste Grund zur Annahme vor, daß er nicht unparteiisch anderen Klassifikations-Gesellschaften gegenüber verfahren würde. Da die Verordnungen von den einzelnen Bundesstaaten oder vom Reiche erlassen werden, kann es schließlich auch ausländischen Klassifizierungs-Gesellschaften gleich sein, welche deutsche Gesellschaft die Kesselrevisoren verrichtet. Als Kautel bleibt ja immer die Oberaufsicht des Staates.«

Die neue Seemannsordnung und die Fischdampferreedereien. Die Handelskammer zu Geestemünde vertritt in ihrem Jahresbericht bei der Besprechung der neuen Seemannsordnung die Ansicht, daß die von vielen Fischdampferreedern gestellte Forderung einer völligen Herauslösung der Fischdampfer aus den Vorschriften derselben zu weit geht, wenn auch nicht zu verkennen ist, daß von den Anordnungen der im allgemeinen auf die große Schiffahrt zugeschnittenen Seemannsordnung manches für den Fischdampferbetrieb nicht paßt. Nach § 134 der Seemannsordnung sollen u. A. Hochseefischerfahrzeuge bis zu 300 kbm Brutto-Raumgehalt berechtigt sein, die Vorschriften der Ordnung durch Vertrag abzuändern; von dieser Vergünstigung sind aber die Fischdampfer wegen ihrer Größe ausgeschlossen. Die Forderung, es möchte auch allen Fischdampfern die Vergünstigung des § 134 gewährt werden, wird von der Handelskammer als berechtigt anerkannt. Als für Fischdampfer zu weit gehend, werden auch die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung bezeichnet; der Kapitän muß nach derselben schon mehr Arzt als Seemann sein. So erfreulich grundsätzlich die durch die neue Seegesetzgebung bekundete sozialpolitische Fürsorge für die Schiffsmannschaft ist, müssen doch nachgerade gegen die der deutschen Reederei aufgebürdeten, immer weiteren Auflagen ernste Bedenken ausgesprochen werden. Die heimische Reederei ist heute bereits derartig belastet, daß man mit ferneren Lasten, sofern sie nicht durch wohlbegründete Rücksichten auf die Gesundheit der Schiffsmannschaft oder die Sicherheit für Besatzung und Schiff geboten sind, im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande sehr vorsichtig sein sollte. — Den von verschiedenen Seiten gegen das neue Ruderkommando erhobenen Bedenken vermag die Kammer keine große Bedeutung beizulegen.

Deutsche Einwanderer in den Vereinigten Staaten. Die amerikanische Einwanderungsstatistik für das Jahr 1. Juli 1902/03 bietet u. a. eine interessante Tabelle, in der außer dem Herkunftsland die Nationalität der Einwandernden gesondert nachgewiesen worden ist. Danach sind aus dem Deutschen Reiche — nicht zu verwechseln mit der weit größeren Einwanderung über deutsche Häfen — in dem genannten Jahre außer 34 213 Deutschen noch 5873 Personen eingewandert, die sich als Angehörige anderer Nationen bezeichneten und zwar 10 Böhmen, 3 Kroaten, 12 Holländer, 10 Engländer, 47 Franzosen, 1 Grieche, 477 »Hebräer«, 1 Italiener, 2 Litbauer, 7 Ungarn, 5252 Polen, 46 Skandinavier, 3 Slovaken und 2 Spanier. Umgekehrt aber sind in die Vereinigten Staaten 37 569 Deutsche aus anderen Gebieten als dem Deutschen Reiche eingewandert, also mehr als aus dem Reiche selbst, und zwar 23 597 aus Österreich-Ungarn, 41 aus Belgien, 3 aus Dänemark, 41 aus Frankreich, 14 aus Italien, 2 aus den Niederlanden, 210 aus Rumänien, 10 485 aus Rußland, 15 aus den Balkanstaaten, 1 aus Spanien, 5 aus Schweden, 2930 aus der Schweiz, 1 aus der Türkei, 29 aus England, 4 aus Afrika, 32 aus Australien, 2 von Südseeinseln, 3 aus Britisch-Nordamerika, 48 aus Zentralamerika, 2 aus Mexiko, 19 aus Südamerika und 70 aus Westindien. Diese Zahlen weisen eindringlich darauf hin, daß man das deutsche Element in den Vereinigten Staaten nicht richtig schätzen kann, wenn man nur den Zuzug aus dem Reiche in Rechnung zieht.

Kongreß von Seeleuten, Hafen- und Werftarbeitern. Auf dem kürzlich in Hamburg abgehaltenen Verbandstag der Hafenarbeiter Deutschlands wurde auf Antrag des Seemanns-Verbandes folgender Beschluß gefaßt:

»Der Zentralverband wird beauftragt, sich in Gemeinschaft mit dem Zentralvorstand des deutschen Seemanns-Verbandes, sowie mit den Verbänden aller sonstigen und an der Schiffahrt und dem Schiffbau beschäftigten Arbeiter ins Einvernehmen zu setzen, zwecks Einberufung eines allgemeinen Schutzkongresses aller in und an der Schiffahrt und dem Schiffbau beschäftigten Arbeiter«. — Der Kongreß soll spätestens im Jahre 1905 in Berlin stattfinden und zwar möglichst zur Zeit der Tagung des Reichstages.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Januar 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	16	52	25	43
Beschädigungen . .	503	189	482	192

Nach Flaggen geordnet gingen im Novbr. 1903 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	8	niederländische	—	1
britische	11	19	norwegische	2	3
dänische	—	2	russische	—	2
deutsche	1	1	schwedische	—	3
französische	—	6	spanische	—	2
japanische	1	—	zusammen	16	52
italienische	—	5			

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Kaiser wird sich am 12. März in Bremerhaven an Bord des Lloyddampfers »König Albert« einschiffen und über Antwerpen, Vigo, Gibraltar und Port Mahon nach Neapel fahren, wo der Monarch seine Yacht »Hohenzollern« zu einer Mittelmeerreise besteigen wird.

* * *

Der Aufsichtsrat der Neuen Dampferkompagnie Stettin, beschloß am 27. Februar, der Generalversammlung eine Dividende von 1 pCt. vorzuschlagen. 1903 wurde keine Dividende gezahlt.

* * *

Nach dem Jahresbericht der Stettiner Handelskammer, in der lebhaft über das Darniederliegen von Reederei und Schiffahrt geklagt wird, kamen im Jahre 1903 im Stettiner Hafengebiet 4143 Schiffe mit 3 320 248 kbm Raumgehalt an, gegen 4356 mit 346 839 im Vorjahre.

* * *

Der Schiffspark der Hamburg-Amerika Linie, einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe von etwa 72 000 t, umfaßt gegenwärtig einen Raumgehalt von 727 000 t Br.-R.

* * *

Ausland.

Nach der kürzlich veröffentlichten Verkehrsübersicht des Manchester Schiffskanals haben im Jahre

1903 im Ganzen Fahrzeuge von 3 846 815 t verkehrt, darunter waren 3 584 636 t in Seeschiffen und 292 259 in Leichtern.

* * *

Ein Ingenieur aus Boston hat sich gegenüber der amerikanischen Regierung zum Bau eines Leuchtturms und Nebelsignals auf dem Outer Diamond Shoal bei Kap Hatteras bereit erklärt. Er wünscht keine Vorschußzahlungen, er will erst nachträglich renummeriert werden, und zwar mit $ 300 000 nach Ablauf des ersten und 575 000 nach Ablauf des zweiten Jahres nach Inbetriebstellung des Leuchtturms.

* * *

Dem dänischen Reichstage liegt ein Entwurf zur Vertiefung und Verbreitung des Fahrwassers in den Drogden vor. Für die veranschlagte Summe von 435 000 Kronen sollen die Drogden auf 24' vertieft und um 100' verbreitert werden.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 2. März. In Abwesenheit des durch den Nautischen Vereinstag verhinderten 1. Vorsitzenden leitet Kapt. Bendix die Versammlung. Der Verein hat wieder den Verlust von zwei Mitgliedern zu beklagen; Kapt. Tischbein, einer der Begründer des Vereins, und Kapt. Scharfe sind uns durch den Tod entrissen. Die Versammlung ehrt das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. — Angeregt durch ein Schreiben des Reichskommissars beim Seeamt Bremen, Kontre-Admiral Thiele, wird eine 5gliedrige Kommission eingesetzt zur Untersuchung der Frage, ob die Einführung von selbstleuchtenden Rettungsbojen notwendig sei. Es werden dann interne Angelegenheiten besprochen. Die elektrische Beleuchtung des Cuxhavener Hafens betr. liegt ein Schreiben des Leiters des Cuxhavener Elektrizitätswerkes vor, der einen Vorschlag zur Abblendung der dortigen Bogenlampen macht. Beschlossen wird, bei der zuständigen Stelle um Abblendung der elektischen Bogenlampen am neuen Hafen vorstellig zu werden. — **Nächste Sitzung: 9. März.**

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 25. Februar abgehaltenen Versammlung wurden 10 Herren als neue Mitglieder aufgenommen, davon waren acht durch die Nebenstelle Hongkong in Vorschlag gebracht. Auf der Tagesordnung stand Haftung der Reeder. Im September 1902 hatten auf dem Kongreß des »Comité maritime International« in Hamburg die Hamburger Handelskammer und der Verein Hamburger Reeder den Versuch gemacht, die Beseitigung der Haftpflicht der Reeder für Schäden, welche durch ihre Schiffe angerichtet werden, anzustreben. Wenn dies damals wenig Beifall fand, so war es in erster Linie den klaren Ausführungen des Vorsitzenden des Deutschen Seerechts-Vereins, Herrn Dr. Sieveking zu verdanken, welcher darauf hinwies, daß bei Aufhörung der Haftpflicht des Reeders die Sorgfalt in der Ausrüstung und Navigierung der Schiffe bedeutend nachlassen würde. Auf Anregung des Danziger Nautischen Reedervereins soll nun auch der Deutsche Nautische Verein nach der Aufhebung der Haftpflicht des Reeders streben. Wenn das Schiff glücklich fährt, so streicht der Reeder den Profit ein, also dürfte es auch natürlich sein, daß er für den Schaden aufkommt, welcher in dem Betriebe entsteht. Nun soll seine Haftpflicht fallen, und an seine Stelle tritt der Kapitän und die Schiffsoffiziere, welche zwar einen Schaden selten ersetzen können, welche aber vielleicht mehr als bisher darauf losfahren müssen, um den Vorteil des der Haftung ledigen Reeders zu mehren. Daraus wird sich wahrscheinlich eine Vermehrung der Kollision etc. entwickeln, was natürlich allen Interessen der Assekuradeure zuwiderläuft. Um dieser Frage, deren Wert niemand unterschätzte, genügend erläutern zu können, wurden die Delegierten beauftragt, auf Vertagung eines Beschlusses hierüber zu dringen.

Büchersaal.

Leuchtfeuer und Schallsignale der Erde, Ausgabe für 1904. Nach den neuesten Quellen bearbeitet und herausgegeben von W. Ludolph. Verlag von L. v. Vangerow, Bremerhaven. 525 Seiten, groß 8°. Preis gebunden ℳ 8.—.

Geographisch geordnet, beginnt die Zusammenstellung im Norden mit dem Weißen Meere, folgt den Küsten von Europa, Kleinasien, Afrika, Asien, führt die Leuchtfeuer Australiens und der pazifischen Inseln auf und läßt dann die der Westküste Amerikas von der Behringsstraße bis Feuerland, die der Ostküste von Südamerika bis Trinidad, der Westindischen Inseln mit den benachbarten Küsten an Guayana, Kolumbien, Mexiko der Süd- und Ostküste der Ver. Staaten von Nordamerika und schließlich die der Ostküste des britischen Nordamerika folgen. Angegeben sind: Art und Ordnung der Feuer, Höhe über Hochwasser, Sichtbarkeit in Seemeilen bei einer Augeshöhe von 15 Fuß, wie auch alle wichtigen, auf das Feuer bezüglichen Mitteilungen zu dessen Charakteristik und die Schallsignale, denen erhöhte Beachtung geschenkt worden ist. Der Herausgeber legt allen Seeleuten dringend ans Herz, irgend welche Beobachtungen über geographische Lage der Feuer, Vertreiben von Feuerschiffen u. dgl. möglichst sofort zu melden, um sie im Interesse der Schiffahrt prompt zu benutzen und so das Werk stets auf der Höhe erhalten zu können.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Januar 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfeke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1022	mit	231 276	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft.	184	»	5 609	»
Leichterfahrzeuge.	227	»	43 409	»
Zus.	1433	»	280 294	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	847	Fahrzeuge	mit	129 981	t N.-R.
belgischer	»	1	»	»	432	»
britischer	»	12	»	»	9 443	»
dänischer	»	95	»	»	41 693	»
schwedischer	»	32	»	»	11 294	»
norwegischer	»	5	»	»	2322	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	27	»	»	32 231	»
niederländischer	»	3	»	»	3 880	»
div. Flaggen	»	—	»	»	—	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . . 1319 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . . 10 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	12	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	10	»	17	»
» » » 7,0—8,5 » »	15	»	47	»
» Schleppzüge	20	»	26	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:
in Brunsbüttel eingehend: 21 Min.
ausgehend: 17 »
in Holtenau eingehend: 20 »
ausgehend: 15 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit. . . . . 192 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 393 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 8 Tagen.

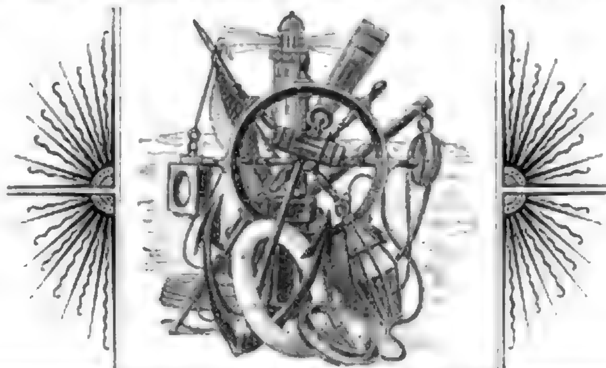
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Befähigungsnachweis für Führer von Seeschleppdamfpern.*)

Da der Verband in seiner internen Sitzung am 9. Februar die Einzelvereine beauftragt hat, sich mit dem in der Überschrift hier genannten Gegenstand zu beschäftigen, mögen die nachstehenden Ausführungen als Unterlage für die Erörterungen in den Einzelvereinen dienen.

Eine Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903 schreibt vor, daß mit Ausnahme von Seeleichtern vom 1. April 1904 ab alle Schiffe über 400 kbm von einem Schiffer für große Fahrt zu führen sind. Da unter den Seeschleppdampfschiffen mehrere die gekennzeichnete Grenze im Raumgehalt überschreiten, gilt die neue Bestimmung auch für die Führer von solchen Fahrzeugen, für die bisher der Nachweis eines Schifferpatentes für kleine Fahrt genügt hatte. Die neue Bestimmung, insbesondere im Verein mit der Tatsache, daß vom 1. April ab alle nach der erwähnten Bundesrats-Verordnung nicht qualifizierten Führer von Seeschleppern brotlos werden würden, gab den Beteiligten Anlaß sich an unseren Verband mit dem Ersuchen zu wenden: Mittel und Wege zu finden, um die den Seeschlepperführern drohenden Gefahren von ihnen abzuwenden.

Der Hamburger Seeschiffer-Verein, der sich daraufhin am 24. Februar mit der Angelegenheit beschäftigt hat, kam zu folgender Stellungnahme:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer befürwortet, daß den Führern von Seeschleppdampfschiffen, sofern sie mindestens ein Jahr vor Inkrafttreten der Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903 einen Seeschlepper geführt haben, auch ferner diese Befugnis belassen bleibe. Für die anderen Führer von Seeschleppschiffen, für die bisherigen wie für die kommenden, hält der Verein den Nachweis praktischer Erfahrungen und theoretischer Kenntnisse nach Analogie der in Aussicht stehenden Prüfungsvorschriften für die Führer von Hochseefischereifahrzeugen für ausreichend und zweckentsprechend. Der Verein wünscht insbesondere noch hervorzuheben, daß zur Befähigung der Führung eines Seeschleppdampfschiffes auf den Nachweis praktischer Erfahrung das größte Gewicht gelegt werden müsse.«

Der erste Teil der Resolution spricht für sich selbst, stützt er sich doch auf die vor 15 Jahren seitens des Bundesrats geübte Praxis: allen Maschinisten, sofern sie eine gewisse Zeitlang eine bestimmte Charge innegehabt hatten, ein Patent, *ohne Ablegung einer besonderen Prüfung,* auszustellen, wie es nach den Prüfungsvorschriften für Maschinisten zum Bekleiden derselben Stellung später erforderlich wurde.

Der zweite und dritte Satz der Resolution erstreckt sich auf diejenigen Personen, die weniger als ein Jahr vor oder die nach Inkrafttreten der Verordnung Führer von Seeschleppern sind oder es werden wollen. Der Hamburger Schifferverein hält für diese Personen weder eine gleiche praktische Vorbildung, wie sie die Schiffer auf großer Fahrt haben müssen, noch auch den Nachweis der theoretischen Kenntnisse, wie sie von ihnen durch Ablegung der schriftlichen Prüfung auf großer Fahrt gefordert wird, für zweckdienlich. Er befürwortet vielmehr, daß an die Vorbildung und an die Prüfung der Führer von Seeschleppern ähnliche Anforderungen gestellt werden mögen, wie sie für die Führer von Hochseefischereifahrzeugen in Aussicht genommen sind. Nicht minder wie der Fischerei- erfordert auch der Seeschlepperbetrieb von Denjenigen, die in ihm tätig sind, den Nachweis besonderer Erfahrungen, die sich auf anderen Kauffahrteischiffen nicht erwerben lassen. Ganz besonderes Gewicht glaubt der Hamburger Seeschifferverein auf die Forderung legen zu müssen, daß die Qualifikation eines Seeschlepperführers weniger durch den Nachweis theoretischer Kenntnisse als vielmehr durch das Vorhandensein praktischer Erfahrungen bedingt werde.

*) Es muß als Nachsatz zu der vorstehenden Darlegung bemerkt werden, daß, wie Herr Geh. Ob.-Reg.-Rat v. *Jonquières* am 29. Februar auf dem Nautischen Vereinstag in Berlin erklärt hat, den bisherigen Führern von Seeschleppern über 400 kbm zweifellos die Erlaubnis zur weiteren Führung auch nach dem 1. April 1904 erteilt werden werde, sofern sie sich mit einem entsprechenden Gesuch, laut § 11 der Verordnung vom 16. Juni 1903, an den Herrn Reichskanzler wenden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 11. **Hamburg, den 12. März.** **41. Jahrgang.**

 Auf dem Ausguck. 

Der 35. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins

stand im Zeichen der Vorsitzendenwahl. Wenn die hamburgischen Vereine — der Verein der Kapitäne und Offiziere legt ja Wert darauf, kein hamburgischer Verein zu sein — als Kandidaten für den erledigten Posten eines Vorsitzenden einen Hamburger aufgestellt hatten, in der Annahme die nötige Unterstützung zu erhalten, dann glaubten sie keinen ganz unbilligen Wunsch auszusprechen. In Hamburg sind, und zwar in sehr ausgedehntem Maße, alle, aber auch alle nautischen Interessen durch Organisationen vertreten. Groß- und Kleinreeder, Schiffsführer, Schiffsoffiziere und Schiffsleute. Diese allgemein bekannte Tatsache, ist auch durch sie schon die Qualifikation eines Hamburgers erwiesen, war aber keineswegs für die Aufstellung des Kandidaten maßgebend gewesen. Eher schon der Umstand, daß beinahe ein Drittel aller Stimmen und mehr als ein Drittel aller Ausgaben des Deutschen Nautischen Vereins auf hamburgische Vereine fällt; noch mehr aber die befriedigende Gewißheit, daß auf den Nautischen Vereinstagen die Referenten und Korreferenten sowie die Debatteure überhaupt in überwiegender Mehrheit Mitglieder hamburgischer Vereine sind. War es demnach ein unberechtigtes oder gar ein unverständliches Ansinnen, wenn diese hamburgischen nautischen Kreise aus ihrer Mitte den Vorsitzenden gewählt zu sehen wünschten? Gewählt, gewissermaßen als Anerkennung für ihre seit jeher dem Deutschen Nautischen Verein geleisteten Dienste. Wo gibt es eine staatliche oder private Organisation, in der solche Wünsche unberücksichtigt bleiben würden? Nirgends! Nehmen wir als Beispiel das föderative Deutsche Reich; die Parteien des Reichstages und der Landtage; die See-Berufsgenossenschaft; den Handelsvertragsverein; den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine; den Seemannsverband etc. Überall dasselbe Prinzip: wer am zahlreichsten vertreten ist, wer die größten Kosten trägt und wer die meiste Arbeit leistet, erhält, ohne daß er darauf besonders dringt, das Präsidium als etwas ganz selbstverständliches. Ja, liegt es denn nicht überhaupt in der Natur der Sache, daß die stärkste Partei aus ihren Reihen den Führer wählt? War es nicht, trotz der überaus geschickten und gewiß anerkannten Leitung des leider verstorbenen Geh. Rat Sartori, doch etwas Seltsames, daß das Präsidium in Kiel gewesen war? In Kiel, wo weder Reeder, noch Kapitäne, noch Schiffsoffiziere eine Organisation haben und wo dem Vorsitzenden die Gelegenheit genommen ist, sich aus lebendiger Anschauung ein Urteil über Tun und Lassen der einzelnen Kreise bilden zu können. — — Wir haben diese Worte, so ungern es auch geschah, nicht unterdrücken können, standen die hamburgischen Vertreter doch während der Berliner Tage unter dem nicht unberechtigten Eindruck, eine unverdiente Behandlung erfahren zu haben. Eine Frage mag aber noch gestattet sein: Hat Niemand der Herren, die durch ein, unseres Erachtens nicht einwandfreies Vor-

geben, eine Verwirklichung der hamburgischen Wünsche vereitelt haben, hat Niemand von ihnen an die Gefahr gedacht, der sie den ganzen Verein aussetzten? An die Möglichkeit der Schwächung oder gar der Zersplitterung durch Austritt der doch stark brüskierten hamburgischen Organisationen? Oder ahnten die Herren, daß den hamburgischen nautischen Kreisen das Interesse des Deutschen Nautischen Vereins höher steht, als die Befriedigung persönlicher Wünsche? Hatten sie diese Meinung, dann haben sie sich allerdings nicht getäuscht. Die hamburgischen Vereine werden mit dem Eifer, der sie stets ausgezeichnet hat, auch dem neuen Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins die Ausübung seines schwierigen Amtes durch Anträge und Anregungen für den nächsten Vereinstag zu erleichtern versuchen, wie sie ihm überhaupt dasjenige Vertrauen entgegenbringen, auf das er durch sein ruhiges und sicheres Auftreten Anspruch erheben kann. — Im Übrigen wickelte sich die Besprechung der auf die Tagesordnung gestellten Gegenstände glatter und schneller ab, als es vorher allgemein angenommen wurde. In der richtigen Erkenntnis, daß die bekannten Entwürfe des Reichsgesundheitsamtes genügend erörtert gewesen waren, verzichtete die Versammlung auf eine Generaldebatte und war mit der Begründung der Kommissionsbeschlüsse durch die Referenten zufrieden. — Sehr beachtenswert, nur zur Mitteilung für eine große Versammlung etwas ungeeignet, waren die zweifellos mit großem Fleiß zusammengetragenen statistischen Angaben des Herrn Dr. Boysen, Kiel. Da der Verein bei dieser Frage später dem Hamburger Antrage zustimmte, sich also bereit erklärte, Erhebungen über die Zweckmäßigkeit eines einheitlichen Schiffsvermessungs-Verfahrens anzustellen, wäre es zu empfehlen, Hafenbehörden und Schiffbauingenieure für diesen Wunsch des Vereins mobil zu machen. — Dadurch, daß der Verein der Kapitäne und Offiziere die Besprechung über das Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere durch Zurückziehen seines Antrages verhinderte, hat er vielen Mitgliedern einen Dienst erwiesen, manchen aber auch gewiß die Gelegenheit genommen, ihrem vollen Herzen Luft zu machen. — Auch die Debatte über den Befähigungsnachweis der Führer von Seeschleppdampfschiffen wurde durch die beruhigende im Voraus dem Hamburger Referenten bekanntgegebene Erklärung des Herrn Geh. Rat v. Jonquières ganz wesentlich verkürzt. Ebenso nahm die Besprechung über »Haftung der Reeder«, trotz der ausführlichen vorher nicht vorausgesehenen Ausführungen des Herrn Dir. Blass, Hamburg, relativ nur geringe Zeit in Anspruch, weil die von Hamburg aus beantragte Vertagung Zustimmung fand. — Länger, als eigentlich anzunehmen war, verweilte die Versammlung bei dem bekannten Danziger Antrag über Fortfall der Vollmatrosenfahrzeit auf Segelschiffen. Herr Rodenacker, trotzdem er für einen schon im Voraus verlorenen Posten kämpfte, verstand durch seine anregenden Ausführungen die Aufmerksamkeit der ganzen Versammlung auf längere Zeit zu fesseln und eine lebhafte Debatte hervorzurufen; eine Leistung, bei der durch Zwiegespräche verursachten Unruhe, durch die sich die Verhandlungen des 35. Vereinstages leider auszeichneten. Daß in der Schulschiffsausbildung, trotz entschiedener Gegnerschaft, der Hamburger Antrag Annahme mit großer Mehrheit fand, wird der Regierung, insbesondere im Hinblick auf die gleichlautende Stellungnahme des Seeschiffer-Verbandes gezeigt haben, daß es zweifellos richtiger gewesen wäre, den Nachweis einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose von Schulschiffszöglingen zu fordern, anstatt sich mit der für die nautischen Kreise immerhin doch unverbindlichen Erklärung des Schulschiff-Vereins einverstanden zu erklären. Als bemerkenswert mag noch angeführt werden, daß bei der Diskussion über Feuerlösch- und Desinfektionswesen, der Gronwaldtschen Erfindung von verschiedenen Seiten das Wort geredet wurde. Unerwähnt haben wir bisher den Beschluß über die Wahl einer Kommission zur Abänderung des Statuts gelassen. Mit dieser von Hamburg ausgehenden Anregung verfolgen die Antragsteller bekanntlich den Zweck, den Verein in verwaltungstechnischer Beziehung auf eine andere Basis zu bringen. Außerhalb des Vereinstages soll nicht wie bisher die ganze Organisation im Vorsitzenden verkörpert sein, sondern in einem Vorstand mit mehreren Mitgliedern aus verschiedenen Seestädten. Eine recht glückliche Idee, fällt durch ihre Verwirklichung doch auch die Berechtigung des schon oft ausgesprochenen Einwandes fort, daß durch die Macht des Vorsitzenden der Einfluß der Mitgliedsvereine seines Domizils nachteilig auf den ganzen Deutschen Nautischen Verein wirken könne.

* * *

Wechsel im Präsidium des Oberseeamts.

Vor einigen Wochen ging die Nachricht durch die Tagespresse, daß der Vorsitzende des Oberseeamts, Geh. Ob.-Reg. Rat Werner, zum Direktor des Statistischen Amtes ausersehen oder gar schon ernannt sei. Eine Mitteilung, die wegen ihrer unverbindlichen Form ungenügende Beachtung fand, glaubte man doch auch nicht, daß in maßgebenden Regierungskreisen ernstlich ein abermaliger Wechsel in der Person der Oberseeamtspräsidenten beabsichtigt werde. Zu dieser Annahme lag auch um so weniger Anlaß vor, als Geh. Rat Werner während seiner kurzen Präsidialzeit für die an der Wasserkante seit Jahren vergeblich betonten Schwächen der Rechtssprechung einzelner

Seeämter einen Scharfblick und zugleich ein Verständnis an den Tag gelegt hat, das ihm das Vertrauen insbesondere der seemännischen Kreise erwarb. Eine Gesinnung, die noch wesentlich dadurch befestigt wurde, daß das Oberseeamt grade unter Herrn Werners Leitung in der Begründung verschiedener seiner Sprüche die Reformbedürftigkeit des 1877er Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen durchblicken ließ. Der richtige Mann an richtiger Stelle. Wurde auch während dieser Zeit die Tätigkeit des Oberseeamts einer kritischen Beleuchtung unterzogen — und es geschah — dann galten die abfälligen Bemerkungen nicht der oberseeamtlichen Rechtssprechung sondern der Organisation des Instituts, der sehr bedauerlichen Tatsache nämlich, daß die Leitung des obersten deutschen Seegerichts nebenamtlich geregelt wird. Nur soweit ihm die Erledigung der umfangreichen Obliegenheiten eines Vortragenden Rats im Reichsamt des Innern Zeit für das Oberseeamt übrig läßt, vermag der jeweilige Vorsitzende den Arbeiten dieser wichtigen Behörde seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nur unter solchen Verhältnissen ist es möglich und kommt es auch tatsächlich vor, daß die gegen die Rechtssprechung der Seeämter eingelegten Beschwerden der Reichskommissare oder der Schiffsführer und Schiffsoffiziere viele Monate hindurch auf ihre Erledigung bei der Revisionsinstanz warten müssen. Aus wirtschaftlichen wie aus sozialen Gründen für die etwa gegen einen Seeamtspruch Berufung einlegenden Schiffsführer und Schiffsoffiziere sehr bedauerliche Zustände. Aber so beklagenswert sie auch sind, nicht der Vorsitzende des Oberseeamts ist dafür verantwortlich zu machen, sondern die Reichsregierung, die mit Rücksicht auf den chronischen Dalles in der Reichskasse unterlassen hat, Mittel zur Errichtung eines hauptamtlichen Oberseeamtes vom Reichstage zu fordern. Lange kann das jetzige Mißverhältnis doch so wie so nicht mehr währen. Es muß einem den Verhältnissen angepaßten Zustande weichen, sobald durch Änderung des 1877er Gesetzes auch bei ausgesprochenen Verschulden, Rügen, Vorwürfen etc. das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt geltend gemacht werden kann. Das sind aber Wünsche, denen sich die Reichsregierung kaum länger wird verschließen können. Eine Abänderung des Gesetzes ist wirklich dringend erforderlich. Seine veralteten auf die moderne Schiffahrt ungenügend Rücksicht nehmenden Bestimmungen sind unzureichend. Das dankenswerte Interesse des Reichsamt des Innern für die in den beiden Vorjahren im Nautischen Verein und im Seeschiffer-Verband diskutierten Abänderungsvorschläge hat in Schiffahrtskreisen die Hoffnung genährt, bald, recht bald von dem Entwurf für ein neues Gesetz hören zu können. War es eine Täuschung? Wir hoffen es nicht. In diesem Falle muß aber das Oberseeamt den Charakter eines selbständigen Ressorts erhalten, einer Behörde, deren Leitung die Arbeitskraft eines ganzen Mannes absorbiert. Kommen wir nun zu der einleitenden Bemerkung vorstehender Äußerungen zurück, dann können wir nur im Sinne aller Derjenigen, die ein Interesse an der Tendenz der Bestimmungen des neuen Gesetzes haben, das Reichsamt des Innern ersuchen, dem Oberseeamt seinen jetzigen Präsidenten zu belassen. Sein bisheriges Auftreten gibt den nautischen Kreisen die Gewähr, daß Herr Geh. Rat Werner als Bearbeiter eines Entwurfs zu einem neuen Gesetz in derselben verständnisvollen Weise die Interessen aller Kreise gegeneinander abwägen werde, wie es s. Z. Herr Geh. Rat v. Jonquières als geistiger Urheber des Regierungsentwurfs zur neuen Seemannsordnung getan hat.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

4) Reparaturpflicht des Versicherten bei der Kaskoversicherung.

Bei der Kaskoversicherung unterscheidet der § 130 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen in seiner ursprünglichen Fassung, wenn es sich um Partialschäden handelt, zwischen dem Falle, daß sich das beschädigte Schiff bereits an demjenigen Platze befindet, wo die auf das Schiff geschlossene Versicherung endet (Absatz 2), und dem Falle, daß es sich nicht so verhält (Absatz 3). Nur für diesen zweiten Fall ist bestimmt, daß ohne Verzug zur Reparatur geschritten werden muß. Der später eingeführte Zusatz zu § 130 beseitigt diese Unterscheidung und bestimmt, daß stets zur Reparatur geschritten werden muß, gleichviel ob die Versicherung am Orte der Reparatur endet oder nicht. Hierdurch ist aber — wie das Reichsgericht in Übereinstimmung mit dem Hanseatischen Oberlandesgericht ausgesprochen hat — daran nichts geändert, daß der Versicherte, wenn er gleichwohl die Reparatur unterläßt, darum noch nicht seine Ansprüche aus der Versicherung verliert. Es folgt dies aus dem unverändert gebliebenen Absatz 5 des § 131. Die Folge der Nicht-Ausführung der Reparatur besteht darin, daß der statt der Reparatur vorgenommene Verkauf des Schiffs nicht als für Rechnung des Versicherten vorgenommen gilt und der Versicherte deshalb nicht berechtigt ist,

vom Versicherer die Zahlung des Unterschiedes zwischen dem Verkaufserlöse und der Versicherungssumme zu fordern (§ 131, Abs. 1). Der Verkauf bleibt zur Last des Versicherten; dieser ist aber (§ 131, Abs. 5) berechtigt, den Schaden, soweit er den Versicherer trifft, auf der Grundlage der Besichtigungs- und Schätzungsdokumente aufzumachen und dessen Ersatz unter Abzug des Unterschiedes zwischen alt und neu ersetzt zu verlangen. Der Standpunkt der Versicherungs-Gesellschaften, daß im Falle des Abs. 5 des § 131 stets mindestens eine Kondemnation des Schiffes vorliegen müsse, ist unberechtigt, was sich daraus ergibt, daß die Bedingungen hier ausdrücklich auch den Fall erwähnen, daß wegen Geldmangels von der Reparatur Abstand genommen wird.

Urteil des I. Zivilsenats vom 2. Januar in Sachen Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft u. Genossen contra Grihwan. Rep. I 352/03.

35. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins.

(29. Februar und 1. März.)

Während die Verhandlungen am ersten Tage vom Herrn Handelskammerpräses Dethleffsen, Flensburg, geführt wurden, lag ihre Leitung während des zweiten Tages in den Händen des neuerwählten Vorsitzenden, Herrn Geh. Kommerzienrat Schulze, Oldenburg.

Vor Eintritt in die eigentliche Tagesordnung beschloß die Versammlung: von drei eingegangenen dringlichen Anträgen die Stellungnahme zu zweien — Abgabenerhebung auf natürlichen Wasserstraßen und Verbesserung des Fahrwassers nach Leer — abzulehnen, zu einem — Wahl einer Kommission über Abänderung des Statuts — anzunehmen. In diese Kommission wurden auf Vorschlag von Herrn Struck, Hamburg, gewählt: die Herren Böger, Hamburg, Roesing, Bremen, Rodenacker, Danzig, Pieper, Stettin und Dr. Boysen, Kiel.

1. Tag.

Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung. Der Referent, Herr Rodenacker, Danzig, beleuchtet in großen Zügen die Tätigkeit der Kommission, die am 21. November über diesen Gegenstand in mehrstündiger Beratung mehrere (gedruckt vorliegende) Beschlüsse gefaßt hat und ersucht den Verein unter Zustimmung des Korreferenten Herrn Polis, Hamburg, von einer allgemeinen Debatte abzusehen und an der Hand der Kommissionsberichte sofort in eine Sonderbesprechung einzutreten. Diesem Vorschlage, der auch vom Vorsitzenden befürwortet wird, stimmt die Versammlung zu. Als Ergebnis einer längeren Besprechung, an der sich außer den beiden Referenten hauptsächlich die Herren Krogmann, Dr. Gütschow, Schauseil, Hartlep und Fritsche, Hamburg, beteiligten, wurden folgende Beschlüsse gefaßt:*)

Entwurf 1.

§ 1. Abs. 1 wurde angenommen.

Im zweiten Absatz wurde der letzte Satz gestrichen, weil der Kommission die Wiederholung der ärztlichen Untersuchung überflüssig erschien und lediglich eine Mehrbelastung des Kapitäns bedeuten würde.

Im dritten Absatz wurden die Worte:

»unter Wahrung des Schamgefühls«

durch die Worte:

»falls von einer Seite gewünscht«

ersetzt, weil die gestrichene Vorschrift selbstverständlich erscheine, die Zuziehung einer anderen weiblichen Person aber als unnötig angesehen wurde, falls dieser Wunsch von der zu Untersuchenden nicht ausdrücklich ausgesprochen würde.

Der vierte Absatz wurde aus diesem Paragraphen entfernt, um nach veränderter Fassung als neuer Paragraph sowohl für die Bestimmungen des § 1 wie des § 2 Anwendung zu finden.

Zu § 2 beschloß der Verein zunächst, den zweiten Absatz völlig zu streichen; er ging dabei von der Erwägung aus, daß eine Eintragung in das Seefahrtsbuch für den Schiffsmann unter allen Umständen unerwünscht sei.

Im ersten Absatz wurde hinter dem Worte: »Kauffahrteischiffe« eingefügt:

»mit Ausnahme derjenigen, zu deren Besatzung neben dem Reeder regelmäßig nicht mehr als zwei Personen gehören.«

Der Antrag wurde damit begründet, daß diese Besatzung meist aus Angehörigen des Reeders bestehe und daß daher in solchen Fällen ein Bedürfnis nach ärztlicher Untersuchung nicht vorhanden sei.

Nunmehr wurde als neuer Paragraph der vierte Absatz des § 1 eingefügt unter Streichung der Worte: »und dem Seemannsamte«, weil man diese Vorschrift für unpraktisch hielt, und unter Abänderung des Wortes »Abmusterung« in »Anmusterung«, da dieser Anfangstermin für ausreichend erachtet wurde. Außerdem wurde am Schlusse noch der Satz hinzugefügt:

»Die Reederei hat dem Schiffsmanne, wenn er ihren Dienst verläßt, eine Abschrift des Zeugnisses auszuhändigen.«

§ 3 wurde unverändert angenommen.

Im § 4 wurden die dort aufgezählten Krankheiten vermehrt.

§ 5. Der Verein erklärte sich damit einverstanden, daß von dem Dienst als Heizer und Kohlenzieher Fettsüchtige und Herzleidende fernzuhalten sind und nahm den letzten Satz unter Beschränkung auf große Fahrt auch in den § 4 auf.

§ 6. Dem ersten Absatz wurde der folgende Zusatz angefügt: »sofern nicht eine derartige Untersuchung bereits durch die See-Berufsgenossenschaft bewirkt und auf Grund dieser Untersuchung ein entsprechender Vermerk in dem Seefahrtsbuch gemacht sein sollte.«

Im vierten Absatz wird das Wort

»Anmusterung« durch »Abfahrt des Musterungshafens«

ersetzt, weil nach den Bestimmungen der neuen Seemannsordnung die ursprüngliche Fassung zu Unzuträglichkeiten führen könne.

§ 7 wird unverändert angenommen.

*) Die den Beschlüssen zugrunde liegenden Entwürfe des Reichsgesundheitsamts sind im Jahre 1903 S. 528, 540, 552 und 564 abgedruckt. D. R.

Entwurf II.

§ 1. Eine nähere Bestimmung der Fußbodenfläche wurde verworfen; nur bei der Höhe des Logisraumes wurde ein Unterschied in Bezug auf die Größe der Schiffe gemacht. Indem die Notwendigkeit einer möglichsten Einfachheit der Vorschriften betont wurde, ergab sich als Beschluß, daß in No. 1 die Zahl 3,5 in 2,85 umgeändert und daß die zweite Hälfte des ersten Satzes gestrichen wurde, daß ferner der zweite Absatz fortfallen und daß die zweite Reihe von No. 2 beginnen soll: »bei Schiffen von weniger als 2000 kbm Brutto-Raumgehalt«

Ziffer 3 wurde unverändert angenommen.

In Ziffer 4 wurde mit Rücksicht auf die übliche Konstruktion auch bei Neubauten hinter dem Worte: »Vorratsräume« eingefügt: »mit Ausnahme des Kabelgatts«.

Zu Ziffer 5 wurde die folgende Fassung vereinbart:

»Jeder Logisraum muß dem Tageslicht in ausreichendem Maße zugänglich sein. Bei dunklem Wetter oder zur Nachtzeit ist für künstliche Beleuchtung Sorge zu tragen.«

Ziffer 6 wurde ganz gestrichen, weil seine Vorschrift überflüssig erschien.

Für Ziffer 7 wurden die folgenden Eingangsworte beschlossen: »Die nicht mit hölzernem Deck versehenen eisernen Fußböden« etc.

In Ziffer 8 wurde der Schluß des ersten Absatzes folgendermaßen gefaßt: »mindestens 2,25 m beträgt. Bei den nach Inkrafttreten des Gesetzes neu erbauten Schiffen muß die Höhe 2,40 m betragen«.

Im Zusammenhange damit wurde der folgende Wortlaut für den Schluß des zweiten Absatzes beschlossen: »70 cm, für Neubauten 75 cm.«

Gestrichen wurde der dritte Absatz, der von dem Reeder die Ausstattung der Koje mit Matratzen und Keilkissen verlangt. Es wurde darauf hingewiesen, daß eine derartige Vorschrift nicht allein zu einer ganz unerträglichen Belastung der Reeder führen würde, zumal die Schiffsleute bei jeder Ummusterung eine Neuausstattung fordern würden, sondern daß es auch in hohem Maße wünschenswert sei, den Schiffsmann bei der Gewohnheit zu belassen, sein eigenes Kojenzeug zu besitzen und mitzubringen.

Ziffer 9 wird unverändert gelassen.

Zu Ziffer 10 wird anerkannt, daß die Worte »entweder durch Dampfheizung oder durch gut ziehende dichte Öfen« in vielen Fällen entweder nicht anwendbar seien oder zu Streitigkeiten führen könnten. Der Verein sah davon ab, eine andere Fassung vorzuschlagen, nachdem die Herren Regierungsvertreter in der Kommissionssitzung erklärt hatten, daß sie einen besseren Wortlaut wählen würden.

Zu Ziffer 11 wurde die folgende Einfügung nach dem zweiten Satze beschlossen:

»sofern nicht ein besserer Eßraum oder eine sonstige Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten an einem vom Schlafraum getrennten Platze vorhanden ist.«

Ziffer 12 wurde unverändert angenommen.

Für Ziffer 13 wurde die folgende Fassung angenommen: »Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß die Logisräume in reinlichem Zustande erhalten werden.«

§ 2 wurde unverändert genehmigt.

Zu den §§ 3—16 wurde beschlossen, daß sie auf Hochseefischereifahrzeuge keine Anwendung finden sollen.«

§ 3 wurde unverändert genehmigt.

Zu § 4 wurde beschlossen, die Zahl der Schiffsmannschaft von 15 auf 20 abzuändern. Es wurde ferner anerkannt, daß die zweite Hälfte des ersten Satzes den Konstrukteuren der Dampfer zu wenig Spielraum gebe. Es wurden daher die Worte von »mindestens« ab gestrichen und ersetzt durch:

»in einer solchen Ausdehnung versehen sein, daß sich die Hälfte der Wachmannschaft gleichzeitig waschen kann, soweit nicht für einzelne Schiffsleute Wascheinrichtungen vorhanden sind.«

Im § 5 wurde der letzte Satz, weil er eine übertriebene Forderung darstellt, gestrichen.

Der § 6 wurde, weil er zu weitgehende Forderungen aufstellt, gestrichen.

Im § 7 wurden die Worte: »in ausreichender Menge«, da sie nur zu Streitigkeiten führen würden, gestrichen.

§§ 8 und 9 würden unverändert angenommen.

Im zweiten Absatz des § 10 wurden die Worte: »und bei Dunkelheit entsprechend künstlich« gestrichen.

Der ganze § 14 wurde einstimmig abgelehnt und dagegen dringend befürwortet, daß der See-Berufsgenossenschaft die Aufsicht übertragen werde.

Für den § 15 wurde als Grundsatz anerkannt, daß sämtliche Vorschriften, welche bauliche Veränderungen bedingen, nur für Schiffe und Schiffsteile gelten können, deren Bau nach dem Inkrafttreten der Verordnung in Auftrag gegeben ist.

§ 16 wurde angenommen.

Entwurf III.

Als Sonderantrag beschloß der Verein, daß die Bestimmungen im Entwurf III auf Schiffe in der Nahfahrt überhaupt keine Anwendung haben sollen.

Für Vorschriften über die Krankenräume wurde folgender neuer Paragraph aufgenommen:

»Schiffe auf mittlerer Fahrt von 4000 kbm Br. und und Schiffe auf großer Fahrt, welche mehr als zehn Mann Besatzung haben, müssen mit einem ruhig belegenen, luftigen und hellen Krankenraum ausgestattet sein, der bei einer Besatzung bis zu 30 Mann mindestens eine Koje von mindestens derselben Größe, Lage und Ausstattung wie die Kojen des Mannschaftslogis, bei einer Besatzung von mehr als 30 Personen mindestens zwei solcher Kojen enthalten muß. Die Belegung des Krankenraumes mit Kranken hat nach Maßgabe der »Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen« zu erfolgen.

Auf Schiffen, die nicht mit einem Schiffsarzt zu besetzen sind, darf der Krankenraum, wenn er nicht belegt ist, anderweitig benutzt werden; er muß aber vor und nach jeder Belegung mit Kranken gründlich gelüftet und gereinigt werden.

Für Schiffe, welche sich bei Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits in Fahrt befinden, gelten die Vorschriften dieses Paragraphen nur insoweit, als sie ohne bauliche Veränderungen ausgeführt werden können.« *)

§ 1 bleibt unverändert.

§ 2 Absatz 1 ebenfalls. Der zweite Absatz ist in den neuen Paragraphen über den Krankenraum übernommen.

§ 3 wird angenommen.

§ 4 wird angenommen.

§ 5. Der erste Absatz wird angenommen unter Ausscheidung der Bestimmung über den Krankenraum und unter Abänderung im 3. Absatze der Worte: »nach Anhörung« in »mit Einwilligung«.

§§ 6 bis 11 werden angenommen.

§ 12 erhält in den nachstehenden Absätzen folgenden Wortlaut: Absatz 1: »Mindestens einmal im Kalenderjahre hat der Reeder die Ausrüstung durch einen seitens der zuständigen Landesbehörde für diesen Zweck bezeichneten deutschen Arzt nachprüfen und dabei feststellen zu lassen, ob die Ausrüstung den Vorschriften entspricht; maßgebend

*) Die Fassung dieses Paragraphen bedingt eine entsprechende Änderung der Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903.

hierfür ist die nächstbevorstehende Reise. Im Falle der Geltung der Verzeichnisse Ia oder Ib wird die Prüfung auf Verlangen des Reeders oder des Kapitäns an der Dienststelle des zuständigen Arztes vorgenommen, Im Falle der Geltung des Verzeichnisses III ist ein seitens der zuständigen Landesbehörde für diesen Zweck bezeichneter Apotheker zuzuziehen. Über den Befund ist eine Bescheinigung auszustellen, in welcher die etwa vorhandenen Mängel anzugeben sind und in welcher zu vermerken ist, welches Verzeichnis der Prüfung zugrunde gelegen hat. Die Bescheinigung ist vom Kapitän aufzubewahren und auf Verlangen der zuständigen Behörde des Heimathafens vorzulegen. Wird bei Schiffen unter 400 kbm Brutto-Raumgehalt durch das Attest eines deutschen, approbierten Apothekers die genügende Einrichtung der Schiffsapotheke nachgewiesen, so ist eine weitere Prüfung durch einen Medizinalbeamten nicht mehr erforderlich.«

Absatz 3: »Findet die Prüfung an Bord statt, so ist mit der Prüfung der Ausrüstung eine Besichtigung der Krankenräume sowie eine Einsicht in das Schiffstagebuch und die im § 4 Abs. 2 erwähnten Schriftstücke zu verbinden. Reeder und Kapitän haben den Prüfenden jede Erleichterung zu gewähren.«

Abs. 5: »Die für die Prüfung von den Schiffen zu erhebenden Gebühren werden von den Landesregierungen festgestellt.«

Schiffsstatistik. In sehr ausführlicher Weise beschäftigte sich der Referent, Herr Dr. Boysen, Kiel, mit der Vergleichbarkeit statistischer Angaben über den Seeverkehr, über verunglückte oder verschollene Schiffe, über die Schiffsunfälle an den deutschen Küsten und über den Schiffsbestand. Besonders aus den Angaben über den Schiffsbestand und über den Seeverkehr ist zu ersehen, wie verschiedenartig die Anschreibungen und Berechnungsmethoden für diese Angaben sind. Als erster Grundsatz bei der Aufstellung bezw. Veränderung von Statistiken ist festgestellt worden, daß die Vergleichbarkeit möglichst wenig angetastet werde. Es wird sich aber doch fragen, ob nicht für den Vergleich der verschiedenen Länder miteinander eine größere Vergleichbarkeit herbeigeführt werden könnte. Es ist wünschenswert, daß Versuche in dieser Richtung angebahnt werden müßten. Im vorigen Jahre hat das Internationale Statistische Institut in Berlin getagt. Es könnte eine Aufgabe dieses Instituts sein (wenn dieses nicht schon geschehen sein sollte), über die Herbeiführung einheitlicher Grundsätze für die Schiffsstatistik in den verschiedenen Ländern zu beraten. Jedenfalls mußte auf die Verschiedenartigkeit dieser Verhältnisse hingewiesen werden, und daher haben wir auch geglaubt, daß eine Verhandlung über diesen Gegenstand von Nutzen sein könnte.

Herr Dr. Boysen schlägt als Ergebnis seiner eingehenden sehr beachtenswerten Darlegungen folgende Grundsätze auf, deren Annahme er dem Verein empfiehlt.

»Bei einer etwaigen Änderung der Vorschriften für die Aufstellung der Statistik ist nach Möglichkeit die Vergleichbarkeit zu wahren. Es empfiehlt sich, möglichst bei den bisherigen Angaben zu verbleiben, bei der Bestandsstatistik indessen eine Aufgabe über »Art der Verwendung« aufzunehmen und bezüglich der Angabe der Bauart und des Materials der Schiffe sich dem jetzigen Stande des Schiffsbaues anzupassen. Beim Verkehr ist wie bisher keine Mindestgrenze anzugeben. — Bei der Aufzählung des Verkehrs der deutschen Häfen mit den einzelnen Ländern ist eine größere Spezialisierung der letzteren einzuführen. Für die Feststellungen der Verunglückungen deutscher Seeschiffe sind vor allen Dingen die Verklarungsstellen zu benutzen. Die Feststellung der Verunglückungen von Schiffen ist nur für eine Entfernung bis zu 10 Sm. von der Küste vorzunehmen. Aufzuführen sind nur die Schiffe, bei denen Schiffe oder deren Ladung verloren oder nicht unerheblich beschädigt sind. Die Unfälle der Fischereifahrzeuge sowie der Fahrzeuge auf kleiner Küstenfahrt sind getrennt aufzuführen. Dem Kaiserlichen Statistischen Amt ist anheim zu geben, bei den Verhandlungen des Internationalen Statistischen Bureaus eine Beratung darüber herbeizuführen, ob sich nicht einheitlichere Grundsätze für die Aufstellung der Schiffsstatistiken in den einzelnen Ländern herbeiführen lassen.«

Als zweiter sprach zu diesem Gegenstand, Herr Schroedter, der als Vertreter des Nautischen Vereins zu Hamburg den Standpunkt vertrat, daß der angestrebten Gleichartigkeit statistischer Angaben für den Seeverkehr der verschiedenen Staaten eine Einheitlichkeit im Schiffsvermessungsverfahren vorangehen müsse. Nachdem er das Vermessungswesen in gedrängter Kürze historisch beleuchtet hatte, kam er, gestützt auf mannigfache Beispiele aus der Praxis, zu dem Ergebnis, daß eine Einheitlichkeit in den Schiffsvermessungsmethoden nicht bestehe. Ob auf der Basis des deutschen Meßbriefes eine Einheitlichkeit zu empfehlen sei, müßten, wie der Redner ausführte, die Reedereien auf Grund ihrer Erfahrungen entscheiden, immerhin wolle er von einer Gegenüberstellung Mitteilung machen, die das englische Handelsamt, ehe es von französischen und spanischen Schiffen die Anerkennung des englischen Meßbriefes in jüngster Zeit forderte, vorgenommen hat. Es handelt sich um 100 beliebig herausgegriffene Schiffe verschiedener Flaggen. Alle wurden während ihres Aufenthalts in englischen Häfen auf Grund des deutsch-englischen Verfahrens zur Feststellung ihres Nettogehalts, nachgemessen, um Vergleiche mit dem Nettogehalt nach ihrem eigenen Meßbriefe stellen zu können. Unter den nachgemessenen Fahrzeugen waren: 34 spanische, 17 griechische, 16 italienische, 14 französische, je 4 russische und belgische, je 3 schwedische und norwegische, je 2 österreichische und holländische und 1 chilenisches Schiff. Und was war das Resultat dieser Vergleichsmessung:

Diese Schiffe hatten nach deutsch-britischer Vermessung einen Nettogehalt von . . .	150 098 t
und nach ausländischer Vermessung einen Nettogehalt von	132 992 t
	— 17 106 t

Das ist in Bezug auf Abgaben zuungunsten unseres Vermessungsverfahrens ein Unterschied von 17 000 t.

An einem etwas ungewöhnlichen Beispiel, das sich aber doch vermehren läßt, wird sodann der Unterschied zwischen deutsch-englischer und zwischen französischer Schiffsvermessung gezeigt. Es handelt sich um zwei Schnelldampfer, um einen englischen und um einen französischen, jeder nach dem Vermessungsverfahren seines Landes gemessen.

1) Der englische Dampfer mißt 11 629 t Br.
» französische » » 11 884 »

Der Franzose ist also um 250 t größer als der Engländer, in Brutto.

2) Der englische Dampfer mißt 5894 t N.
» französische » » 2246 »

Der Franzose ist also um 3648 t kleiner als der Engländer, in Netto.

Als Ergebnis seiner Ausführungen stellte der Redner folgenden Antrag:

»*Der Deutsche Nautische Verein beschließt Erhebungen darüber anzustellen, ob ein einheitliches internationales Schiffsvermessungsverfahren auf der Basis des deutschen Meßbriefes zweckmäßig ist und im Interesse der deutschen Reedereien liegt.*«

Herr Dr. Gütschow empfiehlt, indem er näher darauf eingeht, die Annahme der Anträge des Referenten, während er

mit Bezug auf die beantragte Einheitlichkeit im Schiffsvermessungsverfahren glaubt, daß Vorschläge einer internationalen Kommission, wie sie den Suezkanal-Meßbriefen zugrunde liegen, als vorbildlich zu betrachten seien, weil an ihrem Zustandekommen Praktiker und Theoretiker aus allen Ländern beteiligt gewesen seien. Dieser Anschauung widerspricht Herr Prof. Schilling, Bremen, unter Hinweit auf das Vermessungsverfahren im Suezkanal, daß von allen Interessentenkreisen auf das Lebhafteste bekämpft werde. Herr Senator Freese, Bremen, glaubt nicht an das Zustandekommen einer Einheitlichkeit im Schiffsvermessungsverfahren, insbesondere nicht, soweit französische Reeder in Betracht kommen, die als Empfänger von Navigationsprämien an einem hohen Bruttogehalt und, wie ihre auswärtigen Wettbewerber als Zahler von Hafenabgaben, an einem geringen Nettogehalt großes Interesse haben. Nachdem der Referent nochmals für seinen Antrag eingetreten war, wurde dieser bei der Abstimmung abgelehnt, während der Antrag des Nautischen Vereins zu Hamburg Annahme fand.

Im Anschluß an diese Besprechung hielt Herr Prof. Krebs, Hamburg, einen längeren Vortrag über Schiffsstatistik, insbesondere mit Bezugnahme auf die Ursachen der Unfälle.

Dreiwachensystem für Schiffsoffiziere. Der Referent Herr Pröhls, Hamburg, zieht den im siebenten Rundschreiben veröffentlichten Antrag seines Vereins zurück, worauf der Gegenstand von der Tagesordnung abgesetzt wurde.

Befähigungsnachweis der Führer von Schleppdampfschiffen. Der Referent Herr Böger, Hamburg, geht auf die Verordnungen des Bundesrats vom 15. Juni 1903 und vom 19. Januar 1904 ein und befürwortet, daß den bisherigen Führern von Seeschleppern über 400 kbm eine Übergangsperiode bewilligt werde, innerhalb der sie sich einer beschränkten Schifferprüfung für große Fahrt unterziehen könnten. Im Übrigen seien die neuen Vorschriften zweckmäßig, zumal auch in der neuen Verordnung im Abschnitt 1 §§ 6 und 7 genügend Fürsorge getroffen sei, daß die Ausbildung in dem Dienst auf Schleppschiffen derart erfolgen kann, daß für die Führung derselben hinreichend gebildetes Personal herauzuziehen sein wird. Man hat in früheren Jahren bei Erlaß der derzeitigen Verordnung das Seesteuermannspatent ohne weiteres in ein Patent zum Schiffer auf großer Fahrt umgewandelt um damit den bis dahin bewährten Leuten ihre Karriere offen gehalten. Etwas Ähnliches möchten wir auch hier.

Redner unterbreitet alsdann folgende Anträge des Hamburger Vereins:

Der Nautische Verein zu Hamburg beantragt folgende Übergangsbestimmungen:

1. *Denjenigen Schiffern, welche am 1. April 1904 mit einem Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt Seeschleppdampfer von mindestens 400 kbm Brutto-Raumgehalt geführt haben, ist ein beschränktes Befähigungszeugnis als Schiffer auf großer Fahrt zu erteilen, auf dem zu vermerken ist, daß es nur zur Führung von Seeschleppdampfschiffen berechtigt.*

2. *Denjenigen Schiffern, die am 1. April 1904 mit einem Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt Seeschleppdampfer von mindestens 200 kbm Brutto-Raumgehalt geführt haben, ist ebenfalls das ad I gegebene Zeugnis zu gewähren, sobald sie auf einen Schleppdampfer von mehr als 400 kbm Brutto-Raumgehalt als Führer übergehen. Geht dies nach Ansicht der Regierung nicht, dann ist ihnen nach Ablegung einer Nachprüfung, die bis zum 1. April 1906 bestanden sein muß, ein Befähigungszeugnis wie ad I zu erteilen.*

Die Anforderungen bei dieser Prüfung decken sich im allgemeinen mit denen der Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt, jedoch ist von einer Prüfung in der sphärischen Trigonometrie, der Theorie der Deviationslehre, des Segelns im Größten Kreise, der Bestimmung des Chronometerstandes durch korrespondierende Sonnenhöhen und den Mond-Distanzen abzusehen.«

Herr Geh. Rat v. Jonquières gibt hierzu die Erklärung, daß die Führer von Fahrzeugen über 400 kbm Raumgehalt zweifellos die Dispensation von den neuen Vorschriften erhalten, wenn sie gemäß des § 11 der neuen Verordnung ein entsprechendes Gesuch an den Herrn Reichskanzler stellen würden. Die kleineren Schiffe von 2—400 kbm dagegen werden von den neuen Vorschriften überhaupt nicht getroffen; sie können mit ihren bisherigen Befähigungszeugnissen ruhig weiter fahren. Der Gedanke der neuen Vorschriften entspricht übrigens den Grundsätzen der Schleppdampfer-Gesellschaften.

Der Antrag des Referenten wird angenommen.

2. Tag.

Über die Arbeiten der Seewarte hält ihr Direktor, Herr Kontreadmiral a. D. Herz, einen längeren sehr beifällig aufgenommenen Vortrag. Nachdem er in großen Zügen die letztjährige Tatigkeit beleuchtet hatte, erklärt er u. A., daß von den in Vorbereitung befindlichen Arbeiten die Herstellung eines einheitlichen meteorologischen Journals zu nennen sei. Die weiteren Veröffentlichungen und Arbeiten sei man bestrebt, nach jeder Richtung hin zu vervollkommnen, besonders werde große Sorgfalt auf Zusammenstellung und zeitige Versendung der Witterungsberichte an die Interessenten verwendet. Des weiteren verbreitet sich Redner über die Arbeiten der einzelnen Abteilungen, von denen die Abteilung V seit dem Herbst vorigen Jahres nach Berlin verlegt ist.

Beseitigung der Haftung von Reedern für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung. Ref. Herr Rodenacker, Danzig, der feststellt, daß die Haftung der Reeder im Frachtrecht verschärft werden solle, beantragt als Kompensation für den Reeder eine Beseitigung seiner Haftung für Versehen der Schiffsbesatzung hinsichtlich der Führung und schiffbautechnischen Behandlung des Schiffes, da der Reeder keinerlei Möglichkeit habe, sobald das Schiff den Heimatshafen verlassen hat, irgend welche Aufsicht darüber auszuüben. Es ist überdies noch zu berücksichtigen, daß diejenigen Personen, die die wichtigsten Stellen auf dem Schiff ausfüllen, vom Staate geprüft und als kompetent für ihre Posten bescheinigt sind. Für seinen Antrag spreche auch, daß die ungeheuren Summen, die augenblicklich die Kollisionsprozesse verschlingen, in Zukunft wegfallen würden. Die Versicherungen, eine der schwersten Ausgaben des Reedereibetriebes, würden also wesentlich billiger werden, und bei einer Verbilligung des Betriebes können natürlich auch die Frachtraten bei gleichem Nettoertrage ermäßigt werden. Gegenüber der schon wiederholt aufgestellten Behauptung von gegnerischer Seite, daß durch die Haftungsbeseitigung die Kollisionen zunehmen würden, weist Herr Rodenacker darauf hin, daß sowohl die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kapitäns, die vermutlich in Zukunft noch schärfer in den Vordergrund gestellt werden würde, bestehen bleibt, und ebenso die Gefahr der Patententziehung durch das Seeamt. Dann aber pflegen bei den meisten Kollisionen beide Schiffe beschädigt zu werden, und die Furcht vor diesem Schaden allein dürfte den Kapitän ebenso abhalten, leichtsinnig zu fahren, wie bisher die Kollisionshaftpflicht. Es ist aber ferner zu berücksichtigen, daß bei einer Kollision zwischen einem großen und einem kleinen Schiff in den weitaus meisten Fällen das größere und wertvollere Schiff von einem besseren Navigateur geführt werden wird. Während also in der Mehrheit der Fälle das Verschulden auf Seiten des kleineren Schiffes sein wird, wird sein Reeder des geringen Wertes seines beschädigten Schiffes wegen nur eine sehr geringe Haftung zu tragen haben, während der Reeder des größeren Schiffes, das sorgfältiger navigiert wird, dem anderen Reeder gegenüber voll haftet. Es ergeben sich also sehr erhebliche Ungleichheiten aus der gegenwärtigen Regelung. Das Ergebnis seiner Ausführungen ist folgender Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle beschließen: Die Haftung des Reeders für das nautische Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung sowie für Baratterie wird beseitigt, soweit er bei der Auswahl der Personen der Schiffsbesatzung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Der Verfrachter kann sich von seiner Haftung für ordnungsmäßige Fürsorge, für die Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffes sowie für ordnungsmäßige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter durch Vertrag nicht befreien.«

Herr Rock, Bremen, hält, unter Hinweis auf die Beschlüsse des Comité maritime international, die Verwirklichung des Antrages nur auf internationaler Basis für praktisch und auch für möglich.

Herr Blass, Hamburg, wendet sich vom versicherungstechnischen Standpunkt lebhaft gegen den Antrag, der praktisch zu den schwersten Bedenken Anlaß gebe. Es liegt tief in der menschlichen Natur, daß jeder mit allen Mitteln dem entgegentritt, was ihn in seinem eigenen Berufsgewerbe stört und hindert, und derjenige Kapitän erzielt die besten Resultate, der am schnellsten seine Reise vollendet und Fracht hereinbringt. Je intensiver dieses Streben auftritt, mit je größerer Rücksichtslosigkeit werden Hindernisse bekämpft, bezw. außer Acht gelassen, und derjenige Kapitän ist für den Reeder der tüchtigste und beste, der sich nicht durch Ängstlichkeit oder übermäßige Vorsicht abhalten läßt, so schnell wie möglich zu fahren. Es muß zugegeben werden, daß die deutschen Schiffsoffiziere im Allgemeinen auf einem höheren Niveau stehen in Bezug auf Fähigkeit und moralische Zuverlässigkeit, wie der Gesamtdurchschnitt, aber für die Frage der Kollision ist es gleichgültig, wessen Nationalität das kollidierende Schiff angehört; auf die Entstehung und die Größe des Schadens hat dieser Punkt keinen Einfluß, und es ist zu befürchten, daß gerade die kleineren Küstenschiffahrten, die im Allgemeinen das weniger bevorzugte Offiziersmaterial besitzen, die größere Gefahr in Kollision repräsentieren, und wer einige Jahre zurückdenkt vor Existenz der internationalen Seegesetze, weiß, daß speziell den englischen Tramp-Steamern stets der Spruch vorgeworfen wurde: »Wer im Nebel am schnellsten fährt, hat die größte Chance oben zu bleiben«. Die schwerste Gefahr liegt aber in der Navigation enger umschränkter Gewässer und spielt hier der Verkehr auf der Elbe, Schelde, Themse und Hoogly z. B. eine enorme Rolle, liefern doch gerade solche viel befahrenen Wasserstraßen die größte Anzahl von Kollisionen und ein ungemein starker Prozentsatz ist nicht darauf zurückzuführen, daß im letzten Moment ein rücksichtsloses Manöver stattfindet, sondern darauf, daß der eine oder andere Kapitän versucht, um schneller vorwärts zu kommen, eine nach dem jetzigen Gesetze verbotene Seite der Fahrstraße zu benutzen. Es liegt in dem Streben der Aufhebung der Haftpflicht ein gewisser Ausfluß des Strebens nach dem Großkapital, es würde ein intensives Hülfsmittel des energischsten Betriebes auf See sein, denn derjenige Kapitän, der am meisten verdient, ist auf die Dauer, besonders bei Tramp-Dampfern der gesuchteste und begehrteste und nur diejenigen Havarien besitzen Einfluß, welche zu Reklamationen bei den Assekuradeuren geführt haben, denn mit eisernen Gesetzen richtet sich im Großen und Ganzen die zu bezahlende Versicherungs-Prämie nach den Resultaten der letzten Jahre und mit einem Anwachsen der Kollisionsfälle müssen die Prämien steigen, denn die Mehrleistungen der Assekuradeure müssen durch Mehrleistungen an Prämie ausgeglichen werden. Hier würde aber ein schwerer Mißstand eintreten, denn eine Reederei, die vielleicht mit der äußersten Sorgfalt in der Wahl ihres Personals, in Ausrüstung ihrer Schiffe, an Widerstandskraft ihrer Fahrzeuge ernstlich bestrebt ist, auf dem hochmöglichsten Standing zu bleiben, würde unter Umständen geradezu durch die schwersten Verluste in Verruf kommen können, ohne auch nur die Möglichkeit zu besitzen, sich zu rechtfertigen, hat sie das Unglück, von minder sorgfältigen, minder vorsichtigen Kapitänen an- und niedergerannt zu werden. Aus voller, fester Überzeugung warne ich, so schließt Herr Dir. Blass seine interessanten Ausführungen, vor einer Beschlußfassung, die unseren ganzen, so hoch entwickelten Reedereien nur schwere Schäden bringen werden. Glauben Sie nicht, daß unter einem neuen Gesetze die Verhältnisse auf See die gleichen bleiben, sie werden schlechter und müssen schlechter werden und die kleinen Tramp-Steamer werden zum Fluch der Schiffahrt werden, und ist heutzutage ein Kapitän auf der Dampferbrücke schon der schwersten Verantwortung ausgesetzt, wie soll es werden, wenn er ohne Vertrauen auf seine Erwerbsgenossen im schwersten Wetter im engsten Fahrwasser nervös und unruhig wird.

Herr Dr. Gütschow, Hamburg, geht in sehr eingehender Weise auf die Behauptungen des Vorredners ein, die er vom juristischen Standpunkt aus bekämpft und er tritt für die Wahl einer Kommission zur Vorbereitung der Materie für den nächsten Vereinstag ein. Insbesondere wendet er sich gegen die Befürchtung, daß die Navigierung der Schiffe durch Beseitigung der Haftung nachlässiger werden könnte, er hält den Eintritt dieser Möglichkeit aus den vom Referenten bereits angeführten Gründen für gänzlich ausgeschlossen. Herr Bramslöw, Hamburg, stellt und begründet folgenden Antrag:

»Der Nautische Verein zu Hamburg beantragt: In Anbetracht der einschneidenden Bedeutung einer Beschlußfassung über die Beseitigung der Haftung des Reeders für nautische Verschulden seiner Angestellten diesen Beschluß zu vertagen, bis die Einzelvereine Zeit gehabt haben, sich eingehend mit der Frage zu beschäftigen.

Der Herr Referent, der gegen verschiedene Punkte aus den Darlegungen des Herrn Blass Stellung nimmt, erklärt sich mit Rücksicht auf die eminente Bedeutung, die diese Frage von allen nautischen Kreisen beansprucht, bereit, dem Antrag Bramslöw, der angenommen wurde, zuzustimmen.

Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Der Referent, Herr Rodenacker, Danzig, tritt für den den Lesern bekannten Antrag ein, der die Einführung von Sonderbefähigungszeugnissen für Führer und Steuerleute von Dampfern anstrebt. In seinen mit großer Aufmerksamkeit aufgenommenen Ausführungen geht er, nach einem kurzen historischen Rückblick über den Niedergang des Schiffsbestandes an der Ostsee, von der Bundesratsverordnung vom 15. Juni 1903 aus, die für Schiffe bestimmter Größe zwei Steuerleute fordert. An Zahlenbeispielen weist der Referent die Unmöglichkeit für die Ostseereedereien nach, ihr Personal auf Segelschiffen auszubilden und behauptet, daß ein auf Segelschiffen ausgebildeter Steuermann sich als Offizier »auf unseren Frachtdampfern an der Ostsee wesentlich weniger eignet, als ein Mann, den wir auf unseren Dampfern ausgebildet haben würden.« In der Möglichkeit, daß durch Verwirklichung seines Antrages zwei Klassen von Schiffsoffizieren geschaffen werden könnten, eine Annahme, die er aber für sehr zweifelhaft hält, würde der Referent weder für Reedereien noch für Schiffsoffiziere einen Nachteil erblicken. Nachdem Herr Rodenacker noch auf die englischen und norwegischen Verhältnisse hingewiesen und nachdem er behauptet, daß die Offiziere der Kaiserl. Marine ausschließlich auf Dampffahrzeugen ausgebildet würden, stellte er folgenden Antrag:

»Durch die Bekanntmachung des Bundesrats vom 16. Juni 1903, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, ist für Schiffe in mittlerer Fahrt von mehr als 3000 kbm vom 1. April 1904 ab obligatorisch vorgeschrieben, einen zweiten geprüften Steuermann zu führen. In den Häfen der Ostsee besteht heute

schon Mangel an tüchtigen Steuerleuten, und dieser Mangel wird durch die neue Vorschrift erheblich verschärft werden. Hervorgerufen ist dieser Mangel durch die Vorschrift, daß niemand zum Steuermannsexamen zugelassen wird, der nicht mindestens 12 Monate als Vollmatrose auf einem Segelschiff gefahren hat, was naturgemäß auch eine längere Segelschifffahrtszeit als Schiffsjunge und Leichtmatrose voraussetzt, in Verbindung mit dem vollständigen Aussterben der Segelschiffe in der Ostsee. Weil also diejenigen, die Seesteuerleute und Kapitäne werden wollen, zur Ableistung ihrer Segelschiffahrtszeit nach den Nordseehäfen gehen müssen, suchen sie auch dort meist ihre dauernde Lebensstellung zu finden und sind der Ostseereederei meist für immer verloren. Es ist daher dringend zu wünschen, daß auch solche Matrosen, die nur Dampferfahrzeit haben, zur Seesteuermannsprüfung und Schifferprüfung zugelassen werden, unter Beschränkung ihres Patents auf den Dienst auf Dampfern und unter gleichzeitigem Ersatz der fortfallenden Spezialausbildung für Segelschiffe durch Kenntnisse des Dienstes auf Dampfschiffen.«

Der Korreferent, Herr Schroedter, Hamburg, der dem Antrage widerspricht, glaubt mit Rücksicht auf die bei uns bestehenden Bestrebungen zur Heranbildung von Schiffsoffizieren, daß der Danziger Antrag auch in absehbarer Zeit nicht die Zustimmung der Regierung finden werde. Er wendet sich sodann gegen die Bundesratverordnung vom 16. Januar, wonach die Fahrzeit auf Schulschiffen generell der Fahrzeit auf Segelschiffen gleich sein soll. Er bezweifelt, daß sich ein lediglich auf Schulschiffen ausgebildeter Mann diejenigen Eigenschaften anzueignen vermöge, die von einem Steuermann verlangt werden müßten. Hierauf befürwortet der Korreferent, daß die in Aussicht stehenden Bestimmungen des Herrn Reichskanzlers über die Bestimmungen zur Feststellung des Farbenunterscheidungsvermögens die Forderung enthalten mögen, daß die endgültige Untersuchung nicht durch das Holmgreensche Verfahren, sondern durch farbige Lichter vorgenommen werde. Ferner tritt er für die Bestimmung der Bundesratsverordnung vom 15. Juni 1903 ein, wonach ein Dampfer in großer Fahrt außer einem Maschinisten I. Klasse zwei Maschinisten II. Klasse an Bord haben müsse. Seine Ausführungen gipfeln in folgendem Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein spricht sich gegen die Bestimmung im § 6 Abs. 2 der Bundesratverordnung vom 16. Januar 1904 aus, wonach die Vollmatrosenzeit auf einem ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmten Fahrzeuge (Schulschiff) zurückgelegt werden kann. Der Verein ersucht den Hohen Bundesrat, von den Zöglingen der Schulschiffe den Nachweis einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf anderen Kauffahrteischiffen zu verlangen, ehe sie zur Ablegung der Steuermannsprüfung zugelassen werden.«

Herr Kontreadmiral Wüllers, als Vorstand der Nautischen Abteilung im Reichs-Marineamt, widerspricht der Behauptung des Referenten, daß die Offiziere der Kaiserlichen Marine lediglich auf Dampffahrzeugen ausgebildet würden, die Ausbildung werde im Gegenteil auf den noch bestehenden Segelfregatten vorgenommen. Herr Beuing, Stettin, wendet sich lebhaft gegen den Danziger Antrag, der nicht das allgemeine Interesse wahre, sondern subjektiven Wünschen Rechnung trage. Herr Hahn, Leer, ist gleichfalls Gegner des Danziger Antrages. Herr Prof. Schilling, Bremen, wendet sich zunächst gegen den Antrag des Referenten, dessen Verwirklichung er für schädlich hält und spricht dann gegen den Antrag des Korreferenten, indem er besonders hervorhebt, daß der Schulschiffsverein laut Erklärung seinen Kadetten nach dreijähriger Anwesenheit auf dem Schulschiffe Gelegenheit zu einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose geben wolle. Mit Bezug auf die Feststellung des Farbenunterscheidungsvermögens gibt Herr Prof. Schilling dem Holmgreenschen Verfahren wegen seiner Einfachheit und weil es auch von anderen Personen als von Ärzten vorgenommen werden kann, den Vorzug vor den farbigen Lampen. Herr Opitz, Hamburg, wünscht eine gleichmäßige Auslegung der Seemannsordnung und stellt mit Bezug auf überzählige Schiffsjungen folgenden Antrag:

Der Deutsche Nautische Verein beschließt und ersucht die Hohe Regierung zu genehmigen: »Die zur Heranbildung von Seeleuten und Offizieren an Bord von Segelschiffen mitgehenden überzähligen jungen Leute gehören nicht zur Mannschaft, haben aber bezüglich der Erlangung ihrer Fahrzeit gleiche Rechte wie die übrige Mannschaft und dürfen im Falle der Verminderung derselben durch Krankheit oder Desertion an deren Stelle treten.«

Herr Koch, Hamburg, glaubt, daß die vom Korreferenten angeschnittene Frage über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Maschinisten den Rahmen des zur Erörterung stehenden Gegenstandes überschreite. Herr Schauseil, Hamburg, erklärt, daß zwischen See-Berufsgenossenschaft und Reichsregierung in Bezug auf die Bestimmungen zur Untersuchung von Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen Übereinstimmig herrsche. Herr Sieg, Danzig, nimmt entschieden den Referenten gegen die Behauptung in Schutz, als fördere der Danziger Antrag subjektive Wünsche; nur aus der Tatsache, daß es für die Reeder an der Ostsee unmöglich sei, ihr Personal auf Segelschiffen auszubilden, sei der Antrag hervorgegangen. Herr Pieper, Stettin, erklärt, daß die Stettiner Reeder in ihrer Mehrzahl Gegner des Danziger Antrages seien. Nach einigen Schlußbemerkungen der beiden Referenten werden, unter Ablehnung des Antrages—Rodenacker, die Anträge — Schroedter und — Opitz angenommen.

Auslegung von Leuchttonnen in der Süderpiep. Der Referent Herr Hansen, Kiel, stellt und begründet folgenden Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein spricht den Wunsch aus, daß im Interesse der Fischerei und der Küstenschiffahrt des westlichen Holsteins eine Beleuchtung der Süderpiep durch Auslegung von Leuchttonnen herbeigeführt werden möge.«

Der Antrag wurde, nachdem er von den Herren Dittmer und Pfeiffer unterstützt worden war und nachdem Herr Geh. Baurat Körte eine sorgfältige Prüfung zugesagt hatte, angenommen.

Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers von der Elbemündung nach Sylt. Der Referent Herr Winkler, Hamburg, stellt und begründet folgenden Antrag, der ebenso wie ein Antrag des Nautischen Vereins zu Lübeck angenommen wurde, nachdem Herr Geh. Rat Just dazu Stellung genommen hatte. Die Anträge lauten:

1) Der Deutsche Nautische Verein spricht sich für Auslegung eines Feuerschiffs in der Nähe des Rütergats oder an anderer geeigneter Stelle sowie für eine ausreichende Winterbetonnung der Hever aus.«

2) Der Deutsche Nautische Verein ersucht die Reichsregierung, die Feuerschiffe nur bei ernstlicher Eisgefahr einzuziehen und Reparaturen nur im Sommer vorzunehmen.

Feuerlösch- und Desinfektionswesen. Vortrag von Herrn Marinebaumeister Neudeck, Kiel. In sehr ausführlicher Weise bespricht der Vortragende die zurzeit bestehenden Methoden. Herr Bramslöw, Hamburg, stellt folgenden, später von ihm zurückgezogenen Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle beschließen, daß eine Einführung der bisherigen Systeme für Feuerlösch- und Desinfektionswesen auf Schiffen vorläufig nicht befürwortet

wird, bis einwandfrei untersucht und konstatiert ist, daß die betreffenden Apparate wirklich den Zweck voll und ganz erfüllen.«

Während die Herren Böger und Hansen den Antrag unterstützen, heben die Herren Reck, Bremen und Opitz, Hamburg, unter Beibringung verschiedener Beispiele, die guten Eigenschaften des Gronwaldtschen Feuerlöschsystems hervor, dessen weitere Einführung empfohlen werden könne.

Die Dönvig'sche Rettungsboje, über deren bisherige Verwendung durch Lichtbilder Mitteilungen gemacht werden, stand auf einem Blockwagen vor dem Versammlungslokal, wo sie eingehend von den Mitgliedern in Augenschein genommen wurde.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Kollision auf der Unterelbe zwischen dem deutschen Schleppdampfer „Cyclop" und dem englischen Dampfer „Green Jacket". Der Spruch des Seeamts, auf dessen Begründung wir noch gegebenenfalls später zurückkommen werden, lautet:

»Am 23. Februar 1904 hat auf der Elbe bei Neumühlen ein Zusammenstoß zwischen dem elbabwärtsfahrenden englischen Dampfer »Green Jacket« mit dem Hamburger Schleppdampfer »Cyclop« stattgefunden, durch den der letztere zum Sinken gebracht wurde, während die Besatzung gerettet werden konnte. Der Unfall ist durch die fahrlässige Navigierung des Schiffers Willwater des Schleppers »Cyclop« verschuldet, weil dieser sein Schiff im Strom drehte, ohne sich darüber zu vergewissern, ob er dabei auf- oder abgehenden Schiffen vor den Bug kommen würde. Der Schiffer Willwater hat ferner unter Verstoß gegen Art. 25 der Kaiserlichen Verordnung seinen Weg an der falschen Seite seines Fahrwassers elbaufwärts nehmen wollen und hat ohne Grund unter Verstoß gegen Art. 22 der Kaiserlichen Verordnung den Bug des entgegenkommenden Dampfers zu kreuzen versucht. Schiffer Willwater hat es an der nötigen Vorsicht und Aufmerksamkeit in so hohem Grade fehlen lassen, daß ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird.

Die Führung des Dampfers »Green Jacket« trifft keine Schuld.«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die beiden in Auftrag gegebenen **Dampfer** der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, einer bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, der zweite bei Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. in Newcastle on Tyne, werden die Namen »Berlin« und »Ottensen« erhalten.

* * *

Der Werft von Stocks & Kolbe in Wellingdorf bei Kiel ist von den Herren Bittorf & Bahll in Hamburg der Bau zu einer **Galeas** von 120 t Tragfähigkeit in Auftrag gegeben.

* * *

Herr v. Bary, Antwerpen, hat der Neptunwerft in Rostock den Auftrag zum Bau einer großen **Schnellsegel-Yacht** gegeben.

* * *

Die Nordsee-Linie, Hamburg, soll über den Bau von zwei **Schnelldampfern** von 20 Knoten Fahrt mit **Turbineneinrichtung** mit verschiedenen Werften in Verbindung stehen.

* * *

Stapelläufe.

Auf Tecklenborgs Werft, Geestemünde, lief den 5. März für die Deutsche D.-Ges. »Hansa« Bremen der Dampfer »**Trifels**« glücklich vom Stapel. Der Neubau ist nach den Vorschriften des Germanischen und Englischen Lloyd aus deutschem Stahl als Dreideckschiff erbaut und hat folgende Abmessungen: 407' 0" × 51' 9" × 31' 4", Tragf. 7000 t bei einem mittleren Tiefgang von ca. 25'. Die Maschine, nach dem vierfachen Expansionssystem erbaut, besitzt 2750 indizierte Pferdestärken und wird dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 12 Knoten pro Stunde verleihen.

* * *

Der große Frachtdampfer »**Trautenfels**« für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen, bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau, lief am 5. März Nachmittag glücklich vom Stapel. Die Hauptabmessungen dieses Schiffes sind: 405' 0" × 51' 6" × 31' 4", Tragfähigkeit ca. 6900 t.

* * *

Probefahrten.

Am 2. März machte der für die Angfartygs Aktiebolag »Ostergötland«, Norrköping, auf den Howaldtswerken, Kiel, erbaute Eindeck-Frachtdampfer »**Ostergötland**« seine Probefahrt, welche trotz des stürmischen Wetters in jeder Beziehung zufriedenstellend verlief. Das Schiff, welches eine Tragfähigkeit von 1800 t hat, erreichte eine Geschwindigkeit von 10,5 Knoten, wodurch die kontraktliche Geschwindigkeit um einen Knoten übertroffen wurde.

* * *

Über die **Gesamtproduktion** der **japanischen** Werften, einschl. der privaten, liegt folgende Lloyds-Statistik für 1903 vor:

		Tons
15	Handelsdampfer aus Eisen und Stahl	21 641
16	» aus Holz u. anderen Bestandteilen	6 230
1	Segelschiff, Eisen und Stahl	2 300
30	kleine Segelschiffe a. Eisen u. Stahl	4 343
62	Handelsschiffe	34 514
15	Kriegsschiffe	6 490
77	Schiffe, von mehr als je 100 Tonnen	41 004

* * *

Schiffbauwerft von Burmeister & Wain, Kopenhagen, zahlt für 1903 6 pCt. Dividende.

Vermischtes.

Die gegen das Urteil des Altonaer Landgerichts in der **„Primus"—„Hansa" Kollisionsangelegenheit** eingelegte Revision, weil 1) die Öffentlichkeit des Verfahrens unberechtigter Weise beschränkt gewesen sei, und weil 2) »Hansa« als Flußschiff und nicht wie der Kläger fordert als Seeschiff vom Landgericht bezeichnet sei, — diese Revision ist vom Reichsgericht aus folgenden Gründen verworfen worden:

»Objekt der Augenscheinseinnahme war der Elbfluß und die gesamte Situation zur Zeit des Unfalls; der »Primus« war nur das dem Gerichte reservierte Mittel, den Augenschein einzunehmen. Daß die Öffentlichkeit in diesem Sinne beschränkt gewesen wäre, ist nicht ersichtlich. Auch die andere Beschwerde, die »Hansa« sei zu Unrecht als Flußschiff angesehen worden, ist unbegründet. Das Landgericht konnte sehr wohl mit Rücksicht auf die hauptsächliche Verwendung des Schiffes annehmen, daß es ein Flußdampfer sei. Nach den Feststellungen der Vorinstanz war der Unfall darauf zurückzuführen, daß der »Primus« eine Wendung machte, so daß der Kurs der »Hansa« gekreuzt wurde. Die

»Hansa« war nicht verpflichtet, jedenfalls nicht mehr in der Lage, ihren Kurs zu ändern, sodaß dann der Unfall nicht zu vermeiden war.«

Ein Prozeß um eine Vorschußnote, der für Reedereien und für alle, die mit Seeleuten in Geschäftsverbindung stehen, von hohem Interesse ist, hat das hamburgische Landgericht und das Hanseatische Oberlandesgericht beschäftigt. Der Geschäftsmann K. präsentierte einer Reederei eine am 14. April 1903, also nach Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung ausgestellte Vorschußnote, die er von einem Bootsmann in Zahlung genommen hatte, aber die Reederei verweigerte die Zahlung mit der Begründung, daß die Vorschußnote keine Gültigkeit habe, weil der Bootsmann in Leith von dem Schiffe desertiert sei und somit seine Verpflichtungen nicht erfüllt habe. Der Geschäftsmann verklagte darauf den Verein Hamburger Reeder auf Zahlung und hat ein obsiegendes Erkenntnis erlangt. Das Gericht erklärte folgendes: Die alte Seemannsordnung habe über die Art der Zahlung und Ausstellung der Heuervorschußnoten das Prinzip der Vertragsfreiheit befolgt. Dieses Prinzip sei jedoch von der neuen Seemannsordnung verlassen worden. Die neue Seemannsordnung kenne keine Vertragsfreiheit, sie erlaube in dem § 48 nur, daß die Zahlbarkeit der Vorschußnoten an die Bedingung geknüpft wird, daß der Schiffsmann sich bei der Abfahrt des Schiffes an Bord befindet. Weitere Bedingungen sind unzulässig. Der in Frage kommende Seemann sei bei Antritt der Reise seines Schiffes an Bord gewesen, er habe seinen Dienst angetreten, und damit sei die nach § 48 der S.-O. allein zulässige Bedingung der Zahlbarkeit der Heuervorschußnoten erfüllt. Ob und wo der Seemann nach Antritt der Reise von dem Schiffe desertiert sei, sei für den vorliegenden Rechtsstreit gleichgültig. Gegen dieses Urteil des Landgerichts für Handelssachen hatte der Verein der Hamburger Reeder Berufung eingelegt, die jedoch vom Hanseatischen Oberlandesgericht verworfen wurde mit der Begründung, daß die Entscheidung der Vorinstanz zutreffend sei. (»Hamb. Nachr.«)

Aus Buenos Ayres wird uns geschrieben:

Ein merkwürdiges Sachverständigen-Gutachten haben zwei Marineoffiziere in einer Bergungsangelegenheit abgegeben. Der Dampfer »Columbia« hatte der Bark »Durham« Pumpenhilfe geleistet. Die Bark war, mit Weizen für Australien beladen, auf die Außenreede gelegt worden und geriet dort der Proviant- und Segelraum, sowie der ganze hintere Aufbau (Kajüten und Wohnräume enthaltend) in Brand. »Columbia«, in der Fahrt zwischen N'Aires und M'video beschäftigt, sah das Feuer, legte längsseit und löschte das Feuer in etwa 1–1½ Stunden und verlangte 50% vom Wert von Schiff und Ladung = £ 120 000 = ℳ 210 000! Die beiden betr. Reedereien konnten sich nicht über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigung einigen. Zur Schlichtung dieser Streitfrage waren Kontreadmiral Barilari und Kapitän zu See Nunez und Kontreadmiral Garcia zum Obmann ernannt worden. Der erstere taxierte die zu zahlende Summe auf £ 90 000, während der zweite nur £ 500 hierfür ansetzte. Bei einer solchen Differenz mußte natürlich der Obmann in Funktion treten, und dieser setzte £ 16 000 als recht und billig fest. Danach kann weder Herr Barilari noch Herr Runez Anspruch auf die Bezeichnung »Sachverständiger« machen, vorausgesetzt, daß der Spruch des Herrn Garcia einigermaßen das Richtige trifft. Ja! Warum nimmt man aber auch höhere Marineoffiziere, die von solchen Dingen ja kaum die richtige Vorstellung haben können, und nicht praktische Schiffskapitäne oder Reeder zu Schiedsrichtern?

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Oldenburgische Staatsregierung hat beim Landtag die Bewilligung eines Betrages bis zu Mk. 153 000 für die Verlängerung und Verbreiterung des Braker Längspiers beantragt.

* * *

In der am 3. März abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrats der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft ist bei ähnlichen Abschreibungen wie im Vorjahre die Dividende für 1903 auf 6 pCt. festgesetzt worden. Für 1902 gelangten bekanntlich 5 pCt. zur Verteilung. — Der Aufsichtsrat der Deutschen Ostafrika-Linie hat beschlossen, infolge der ungünstigen Geschäftslage in Südafrika keine Dividende für 1903 in Vorschlag zu bringen, sondern den ganzen erzielten Gewinn zu Abschreibungen zu verwenden. Im vorigen Jahre wurden, wie bekannt, 2½ pCt. Dividende verteilt.

* * *

Der Bundesrat hat in der Sitzung vom 9. Februar 1904 beschlossen, im § 35 Abs. 1 die Vorschriften des Bundesrats über Auswandererschiffe vom 14. März 1898, Reichsgesetzblatt S. 57, ist folgender Satz einzufügen: »In dem Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten dürfen vom 1. März 1904 ab Benzin, Benzol, Gasolin, Petrol-Aether, Schwefel-Aether in Mengen von höchstens 500 Liter für jedes Schiff befördert werden.«

* * *

Während seines Aufenthalts im Hamburger Hafen ist ein auf dem englischen Dampfer »Line Branch« eingerichteter Desinfektions- und Feuerlösch-Apparat, System Clayton, von einer Anzahl Sachverständiger in Augenschein genommen. Der Apparat hat eine Betriebskraft von 3 HP nötig, um das Gebläse in Tätigkeit zu setzen. Er liefert 60 kbm 20prozentiges Gas pro Stunde bei einem Verbrauch von ca. 35 kg Schwefel.

* * *

Dem Reichstag ist der Entwurf eines Gesetzes über die Krankenfürsorge für Seeleute (Fürsorgedauer allgemein auf 26 Wochen für Schiffsführer, Schiffsoffiziere und Schiffsleute ausgedehnt) zugegangen; das Gesetz soll am 1. April 1904 in Kraft treten.

* * *

Dem Direktor der See-Berufsgenossenschaft, Herrn Schauseil, ist das Ritterkreuz des Schwedischen Wasa-Ordens verliehen worden.

* * *

Verschiedene Reedereien haben bereits ihre Jahresberichte veröffentlicht, wir werden wie in früheren Jahren zusammenhängend hierüber berichten.

* * *

Ausland.

Während die englische Seglerflotte seit 10 Jahren ständig zurückgeht, in 1903 allein um 83 179 t, ist die Dampferflotte alljährlich sehr beträchtlich gewachsen. Und zwar in:

1894: 395 474 t	1899: 520 402 t
1895: 251 489 t	1900: 444 770 t
1896: 289 981 t	1901: 684 961 t
1897: 159 057 t	1902: 787 748 t
1898: 415 108 t	1903: 500 108 t

* * *

Die Johnsten Schiffahrts-Ges. in Stockholm hat sich — mit welchem Erfolge ist noch nicht bekannt — an die kanadische Regierung um Gewährung einer Subvention für eine reguläre

Passagier- und Frachtlinie zwischen Stockholm und Sydney (C. B.) gewandt.

* * *

Die Holland-Amerika Linie wird für 1903 eine Dividende von 8 pCt. bezahlen. Bekanntlich gehört der vierte Teil des Kapitals der Reederei dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie.

* * *

Auf eine Anfrage der norwegischen Regierung über eine von ihr beabsichtigte Änderung des Ruderkommandos, hat der Vorstand der Nordischen Reedervereinigung geantwortet, daß er ohne Zustimmung der englischsprechenden Schiffahrttreibenden von einer Änderung dringend abrate, daß er aber, falls dieser Einwand bei der norwegischen Regierung keine Berücksichtigung finden sollte, dann nicht für das sinngemäße »Steuerbord« und »Backbord« sondern für die Kommandoworte »Rechts« und »Links« entschieden eintrete.

* * *

Eine neue Art des Signalisierens auf See will der Italiener Tullid Giaro mit einer Anzahl patentierter Apparate auf der Weltausstellung in St. Louis vorführen. Er benutzt zum Signalisieren die bisherigen akustischen Mittel der Marine, also Dampfpfeifen, Nebelhörner und Glocken, aber er verbindet diese Signale mit der drahtlosen Telegraphie.

* * *

Unter 120 785 Schiffsleuten, die im Fiskaljahr 1902/03 auf amerikanischen Schiffen an- und abgemustert haben, waren 60 000 geborene oder naturalisierte Amerikaner, 14 000 Briten, 13 000 Skandinavier, 7000 Spanier, 5000 Deutsche, 4000 Russen, 3800 Italiener und 4—5000 anderer Nationalitäten, darunter Eingeborene aus Zentral- und Südamerika, aus Cuba, Mexiko, Westindien etc.

* * *

Für das Anlaufen chilenischer Häfen ist zum 1. Juli 1904 eine sehr erhebliche jährliche einmal zu zahlende Abgabe in Aussicht genommen. Mit Ausnahme von Kriegs-, Transport-, Ballast-, und kleinen Schiffen (bis zu 25 t R.) beträgt sie für Dampfer, die vom Auslande kommen, 60 Cent Gold (90 Pfg.) per t R. und für Segler 40 Cent; für Küstenfahrer 30 bezw. 20 Cent.

* * *

Für argentinische Häfen ist mit dem Inkrafttreten am 1. Juli 1904 ein neuer Konsulargebühren-Tarif in Aussicht genommen. Gebührenfrei sind einheimische Schiffe unter 20 t.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 7. März. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. C. Saggau und P. Barth aufgenommen. Die Versammlung nahm darauf den Bericht der Delegierten über die Verhandlungen des 35. Vereinstages entgegen und stimmte mit Bezug auf die Verhandlungen über die Vorsitzendenwahl nach längerer Aussprache folgendem Antrag — Schroedter zu:

„Der Nautische Verein zu Hamburg steht dem in der „Neuen Hamburgischen Börsenhalle" am 1. März veröffentlichten Artikel über die „Wahl des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins" völlig fern und erklärt, daß seine Tendenz nicht die Zustimmung des Vereins findet".

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 9. März. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Brüggemann, Inspektor der Woermann-Linie, und Fiedler, D. »Präsident« aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigte sich die Versammlung mit der seeamtlichen Untersuchung der Kollision, die kürzlich bei Altenbruch zwischen einem fahrenden und einem verankerten Dampfer stattgefunden hatte. Das Seeamt hatte abfällig beurteilt, daß der Kapitän nicht auf der Kommandobrücke gewesen war, obgleich die Wache von zwei Offizieren und einem Lotsen gehalten wurde. (Siehe Näheres S. 113/114.) Gegen diese Auffassung wandten sich in entschiedener Weise alle Mitglieder, die zu der Frage Stellung nahmen. Beschlossen wurde: näher auf der Verbandsseite auf den Fall eingehen, da er erneut die dringliche Reformbedürftigkeit des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen beweise. In nächster Sitzung soll eine Kommission zur Bearbeitung des Themas »Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung« gewählt werden, ebenso wie dann zu der Stettiner Anregung, mit Bezug auf die Lichterführung vor ihren Ketten treibender Fahrzeuge Stellung genommen werden soll. — **Nächste Sitzung am 16. März.**

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 3. März abgehaltenen Versammlung wurden 12 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Das Andenken eines verstorbenen Mitgliedes wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt. Auf der Tagesordnung stand Bericht des Vorsitzenden über die Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin. Aus seinen Ausführungen ging hervor, daß die Verhandlungen unter dem Zeichen des Vorsitzendenwechsels gestanden haben. Das Hauptinteresse aller Delegierten habe sich denn auch auf die Wahl des neuen Vorsitzenden konzentriert, während in den Verhandlungen hauptsächlich die Themata »Haftpflicht der Reeder« und »Vorbildung der Schiffsoffiziere« Aufmerksamkeit erregten. Es habe äußerst angenehm berührt, daß man sich einigte, sobald festgestellt war, wen man der Mehrzahl nach als Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins wünsche. Ohne daß von einer Seite Widerspruch erhoben wurde, konnte Herr Geh. Kommerzienrat Schultze aus Oldenburg am zweiten Verhandlungstage zum Vorsitzenden gewählt werden, ein Zeichen, daß jeder im Deutschen Nautischen Verein seine eigenen Wünsche und Anschauungen dem Allgemeinwohle unterzuordnen bestrebt ist. — Aus der Versammlung heraus wurde der Wunsch geäußert, daß man an zuständiger Stelle den Wunsch nach einem mehr und mehr notwendig werdenden Jollenführerdampferverkehr im Baakenhafen anbringen solle. — Es wurde darauf aufmerksam gemacht, daß am Sonnabend die vorletzte gesellige Zusammenkunft in diesem Winter stattfindet, und darauf, nach einer Ergänzungswahl in den Verwaltungsrat die Versammlung um $11^{1}/_{2}$ Uhr geschlossen.

Büchersaal.

Die rechnerische Behandlung der sozialpolitischen Gesetze nach dem neuesten Stande der Gesetzgebung von Dr. F. Claussen. Ferdinand Hirt & Sohn Verlags-Buchhandlung in Leipzig. 1904.

Die soeben erschienene kleine Schrift bezweckt, die weitesten Kreise mit dem Inhalte und dadurch zugleich mit den Segnungen der sozialpolitischen Gesetze bekannt und vertraut zu machen. Durch die Abänderungen des Krankenversicherungsgesetzes, die seit Beginn des neuen Jahres in Kraft getreten sind, verdient die Schrift besondere Beachtung.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 12. Hamburg, den 19. März. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die letztjährige Tätigkeit des Schutzvereins Deutscher Reeder.

Seinen Jahresbericht für 1903 schließt der Verein mit der Versicherung: die Interessen der deutschen Reedereien auch in Zukunft schützen und fördern zu wollen. Wer die bisherige Tätigkeit des Vereins aus seinen Jahresberichten verfolgt, das von schönen Erfolgen begleitete Bestreben zum Schutz der Interessen deutscher Reeder, erkennt, daß jene Schlußworte nicht die unverbindliche, landläufige Redensart sind, sondern daß sie ein Versprechen enthalten, auf das gebaut werden kann. Hierfür zeugt nicht nur der Mitgliederzuwachs im letzten Jahre — 9 Reeder mit 33 Schiffen von 38 033 t Br.-R. — sondern auch die erhebliche Zunahme der Streitfälle (von 170 in 1902 auf 259 in 1903) die dem Verein von seinen Mitgliedern zur Erledigung übertragen worden sind. Wegen Raummangel sind wir leider außer Stande, den Lesern alle aus der Führung verschiedener Prozesse gewonnenen Lehren mitzuteilen, die im Namen des Vorstandes des Vereins, Herr Generaldirektor Kothe, den Mitgliedern zur Kenntnis bringt. Nur einige Punkte mögen herausgegriffen werden: den Reedern und Kapitänen wird der Rat gegeben, sich beim Empfang von Holzladungen in den Konnossementen von der Verantwortlichkeit für Inhalt, Maß und Gewicht freizuzeichnen; es ist von größter Wichtigkeit, in den Charter-Partien den Ausdruck »working day of 24 hours« zu vermeiden und statt dessen entweder »working« wegzulassen oder »from midnight to midnight« hinzuzufügen; ebenso wichtig ist die Forderung, daß in den Charter-Partien feste Liegetage vereinbart werden und daß der Kapitän, falls eine solche Vereinbarung fehlt, ganz genau im Journal die Zeit angibt »während welcher jeweilig das Laden oder Löschen verzögert oder unterbrochen worden oder worauf sonst die langsame Beladung bezw. Entlöschung zurückzuführen ist«; sind Schiffe, wie es in einzelnen Häfen der Fall ist, gezwungen, ihre Ladungen durch Dockgesellschaften löschen zu lassen, dann muß sich der Kapitän vorher schriftlich alle Rechte über Verzögerung der Arbeit durch Schuld der Dockgesellschaft vorbehalten oder er muß mit der Gesellschaft einen festen Kontrakt abschließen; den Kapitänen, die, weil sie keinen Ausgucksmann auf die Back gestellt hatten, von den Behörden in den Tynehäfen in Strafe genommen worden sind, ist zu raten, in Zukunft gegen solche Strafbescheide Berufung einzulegen, damit der Verein einzugreifen vermag. — Den angeführten lassen sich noch mehr Beispiele zu gesellen. Alle liefern den Beweis, daß eine fühlbare Lücke durch den Verein ausgefüllt worden ist und daß seine Tätigkeit segensreich für die Mitglieder wirkt.

* * *

Nebelhäufigkeit und Windstärke.

Unter dem Titel »Nebel und Wind« wird im neuesten Heft der »Annalen der Hydrographie« durch zahlenmäßige Beispiele die durchschnittliche Windstärke während Nebels an fünf verschiedenen

Beobachtungsorten nachgewiesen. Eine sehr beachtenswerte Zusammenstellung, die ihren Ursprung vielleicht einem Antrage des Nautischen Vereins zu Hamburg verdankt. Richtete er doch am Anfang vorigen Jahres an die Seewarte das Ersuchen um Aufschluß über Angaben der durchschnittlichen Windstärke bei Nebelgebilden. Das auf diese Frage als Antwort erwartete Material sollte bei der Besprechung der Schallsignalfrage, die damals auf der Tagesordnung stand, verwertet werden. Wegen der Kürze der Zeit, die der Seewarte zur Verfügung stand, war an eine so ausführliche Auskunft, wie sie jetzt in den Annalen vorliegt, nicht zu denken. Es ist deshalb möglich, daß die Anregung des Vereins zu der jetzigen Abhandlung Anlaß gegeben hat. Die fünf Beobachtungsstationen, von denen vorhin gesprochen wurde, sind: Rügenwaldermünde, Skagen, Helder, Scilly und Nordatlantischer Ozean. Hier wurden im Jahresmittel beobachtet:

Nebelhäufigkeit und Windstärke.

Ort	Windstärke nach Beaufort											Schwerpunkt:
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	Nebelhäufigkeit in Prozenten:											
Rügenwaldermünde	9,2	21,7	21,3	22,9	12,1	6,3	3,7	2,1	0,5	0,2		2,45
Skagen	13,9		47,8		28,6		7,5		2,2			(3,01)
Helder	2,3	70,2	13,7	7,1	3,8	2,1	0,5	0,1	0,1	0,1		1,52
Scilly	1,6	14,8	16,7	24,9	26,7	12,0	2,8	0,4	0,1			2,83
Nordatlant. Ozean..	7,3	7,4	14,2	20,2	19,8	15,5	8,8	4,1	1,7	0,6	0,4	3,71

Dieser Tabelle wird nach einigen erklärenden Ausführungen folgende Bemerkung hinzugefügt: »Also je freier die Lage, um so höher die Windstärke, wobei Nebel auftritt. Offenbar gilt aber auch der Satz: Je freier die Lage, um so höher die Windstärke an und für sich. In welcher Abhängigkeit von einander diese beiden Sätze stehen, ließe sich nur dann angeben, wenn eine Auszählung aller Beobachtungen über Windstärken stattgefunden hätte, die nicht vorliegt. Außerdem darf man von vornherein nicht erwarten, für die Beziehung zwischen Nebel und Winderstärke in jeder Richtung große Übereinstimmung zu finden, da ohne Zweifel die Wärmeunterschiede zwischen Luft und Wasser die Hauptrolle spielen. Diese Unterschiede schwanken aber beträchtlich nach Ort und Zeit.« Ferner beschäftigt sich der Aufsatz mit der Nebelhäufigkeit und der Windstärke nach den Jahreszeiten. Diesen Beobachtungen liegt das in der vorhin angegebenen Tabelle enthaltene Material für Helder und für die Azoren (zwischen 40° und 50° N.-Br. vom Kanal bis zur amerikanischen Küste) zu Grunde. Wegen ihrer großen Gegensätze sind diese beiden Orte gewählt worden. Während in Helder die größte Nebelhäufigkeit in allen vier Jahreszeiten auf Windstärke 1 fällt, tritt sie im Ozean im Winter bei Stärke 5, im Frühling bei 4, im Sommer und Herbst bei 3 auf. Für den Ozean gilt also der Satz: Nebel tritt im Winter bei höheren Windstärken auf als im Sommer, mit regelmäßigen Übergängen im Frühling und Herbst. Dann wird auf die Unterschiede auf dem Ozean in verschiedener geographischer Länge eingegangen. Das Resultat ist: »Im ozeanischen Teil nimmt die Nebelhäufigkeit mit der Windstärke im ganzen Jahre zu, mehr im Winter-, weniger im Sommerhalbjahr. In den landnahen Meeresteilen nimmt die Nebelhäufigkeit im Winter mit der Windstärke zu, im Sommer dagegen mit der Windstärke ab. Zu- und Abnahme sind klein an der europäischen, groß an der amerikanischen Seite.« Eine weitere Untersuchung gilt der Nebelhäufigkeit und Windrichtung auf 40—50° N und 10—bis70° W für die Monate Januar, April, Juli und Oktober. Schließlich enthält die Abhandlung noch zahlenmäßige Angaben über die jahreszeitlichen Unterschiede in ihrer Abhängigkeit von der geographischen Länge.

* * *

Vereinheitlichung des Kollisionsrechtes.

Darf nach der Aufnahme geurteilt werden, die einer Deputation aus Mitgliedern des englischen Seerechtsvereins beim englischen Minister des Auswärtigen gefunden hat, dann wird sich die englische Regierung an dem durch Belgien auf Veranlassung des Comité Maritime Internationale angeregten, diplomatischen Seerechtskongreß beteiligen. Da die Regierungen der meisten maritimen Staaten bereits die Beschickung durch Delegierte zugesagt haben, stehen wir der Vereinheitlichung des Kollisionsrechts und der Bergungsgesetze um einen guten Schritt näher. Allerdings geht aus der ausweichenden Antwort des englischen Ministers an die Deputation auch wieder hervor, daß die englische Regierung, ist sie auch geneigt dem Kongreß beizuwohnen, doch noch nicht den Beschlüssen zustimmen wird, wie sie der internationale Seerechtsverein gefaßt und zur Annahme empfohlen hat. An eine Einigkeit unter den Regierungsvertretern ist darnach noch lange nicht zu denken. Deshalb dürfte es sich für den Deutschen Nautischen Verein empfehlen, wenn er sich im Laufe des Jahres eingehend mit der von Danzig beantragten Beseitigung der Haftung der Reeder bei Kollisions-

schäden beschäftigen wollte, um seine Stimme bei unserer Regierung noch rechtzeitig genug geltend machen zu können. Es steht wohl außer Zweifel, daß nach einer Verständigung der Regierungen auf der Basis der Vorschläge des Comité Maritime Internationale, an eine Verwirklichung der von Danzig aufgenommenen Gütschow'schen Idee in absehbarer Zeit nicht zu denken sein wird.

Die Frage der Dampfer-Zertifikate.

(Fortsetzung aus No. 10.) Von *Nautikus*.

Im Allgemeinen wollte gerne zugegeben, daß der Dienst auf den Seglern hervorragend geeignet sei, diejenigen Eigenschaften in den jungen Seefahrern großzuziehen, welche wir unter dem Namen Seemannschaft verstehen, und daß der Dampferdienst vor dem Mast gerade die Betätigung in diesem notwendigen Ausbildungsfach, wenn nicht ganz, so doch in dem gewünschten Maße vermissen lasse. Es ist nicht möglich, alle die Fälle der Not und Gefahr aufzuzählen, in denen der Dampferoffizier einer tüchtigen Seemannschaft nicht entbehren kann, um in der richtigen Weise einzugreifen, zu leiten und zu führen. Aber so viel dürfte sicher sein, daß ein Führer, der nur den Dampferdienst ausschließlich kennen gelernt hätte, in Fällen schwerer Havarie, die auch seine Maschine außer Betrieb setzen, in Fällen des Schiffsbruchs und der Strandung nur selten auf der Höhe seiner schwierigen Aufgabe stehen könnte. Es ist ja richtig, daß der Junge, der Leichtmatrose auf den Segelschiffen keine eigentliche, regelrechte Unterweisung in den Dingen, die seinen Dienst angehen erhält; daß er namentlich auf großen Schiffen, wegen der Befürchtung, es möchte ihm ein Unglück zustoßen, selten, wenigstens in der ersten Zeit, in die Takelage geschickt wird, und daß er Arbeiten untergeordneter Art auszuführen hat. Aber das Leben selbst ist sein Lehrmeister, er lernt doch, wie von selbst und durch das Beispiel der Übrigen, weil eben stets neue Aufgaben an ihn herantreten und er bei schlechtem Wetter, wo die Rücksichtnahme bei Seite gesetzt wird, doch seinen Mann stehen muß. Wenn er seine zwei, drei Jahre als Junge und Leichtmatrose gefahren ist, dann ist er jedenfalls ein brauchbarer Matrose, der seinen Dienst kennt, wenn ihm auch eine längere Erfahrung noch abgeht. Ein Junge, der dieselbe Zeit auf einem Dampfer zubrachte, kann gar nicht in Vergleich zu ihm gestellt werden, was den Besitz rein seemännischer Eigenschaften anlangt; und dieser Abstand in seemännischer Tüchtigkeit wird um so größer, je länger beide ihre gesonderten Wege gehen.

Aber nicht allein in den Fällen eigener Not und Gefahr dürfte sich bei der ausschließlichen Dampferausbildung ein fühlbarer Mangel zeigen, was vielleicht ungleich wichtiger ist: auch in den mehr alltäglichen Berufslagen, in der Seepraxis an Bord müßte das Fehlen der anerzogenen Segelschiffsseemannschaft üble Folge zeitigen. Es mag richtig sein, daß sich das Verständnis über das Manövrieren der Segler lediglich durch Unterricht einigermaßen erzielen läßt, aber eine gründliche Kenntnis der Manövrierkunde der Segler ist schwerlich auf diesem Wege erreichbar; ohne eigene Erfahrung kann sie nur höchst oberflächlicher Natur sein. Und doch ist diese Kenntnis bei den vielen Seglern, welche namentlich die engen Fahrwasser beleben und sie schwieriger für die Navigierung gestalten, unentbehrlich, auch für die Führung des Dampfers, um den Bestimmungen des Seestraßenrechts in allen Lagen gerecht zu werden und ein gründliches Verständnis derselben zu besitzen.

Es handelt sich ja nicht allein um die Unterscheidung der Fälle: Segelt ein Schiff beim Winde, mit Steuerbord oder Backbord-Halsen, oder segelt es mit raumem Wind, oder vor dem Winde. Vielmehr muß der Dampferführer, um richtige, der Situation angemessene Maßnahmen zu treffen, auch ganz andere Lagen sachgemäß zu beurteilen verstehen. Er muß unter Umständen sich ein richtiges Bild davon machen können, wenn der eine oder andere Segler genötigt sein wird, über Stag zu gehen. Er muß wissen, wieviel Seeraum der Segler unter Berücksichtigung der obwaltenden Wetterlage und des Zustandes der See etwa zu einer Wendung gebraucht und wie das Verhalten desselben sein wird, wenn die Wendung versagt. Wenn viele Schiffe auf engem Raum vorhanden sind, handelt es sich häufig fast um Schiffslängen und noch weniger. Seine Kenntnisse müssen rücksichtlich der Seemannschaft derart sein, daß er aus den Maßnahmen des Seglers, aus der Wetterlage und anderen Umständen sich ein Urteil bilden kann, ob der Segler versuchen wird, zu wenden oder zu halsen.

Es kommt sehr Vieles in Betracht, namentlich bei dickem stürmischem Wetter, wenn plötzlich Segler in der Nähe gesichtet werden, vielleicht an beiden Seiten. Da ist es unbedingt nötig zu wissen, hat man es mit kurshaltenden Schiffen zu tun oder liegen die Schiffe, vier bis sechs Strich abfallend und große Abtrift machend, beigedreht, oder liegt das eine wohl gar im Halsen begriffen und rast mit voller Wucht, nachdem es den Wind von der anderen Seite bekommen und die Groß- und Kreuzraaen noch in gefahrdrohender Weise hin- und herfliegen, mit dem anderen Bug gegen den Wind, während die Seen übergehen.

Es ist noch nicht lange her, da wurde an dieser Stelle der Spruch des Naval Court in Valparaiso angezogen, wonach bei Beginn eines »Norders« alle ankerden Dampfer in See gehen sollten, nicht allein ihrer eigenen Sicherheit halber, sondern auch mit Rücksicht auf die vermoorten Segelschiffe. Bei den verwickelten und schwierigen Manövern, die treibende Segelschiffe bei Sturmwetter in einem mit zahlreichen Schiffen belegten offenen Hafen ergreifen oder zu ergreifen genötigt sind, würden da die Maßnahmen eines Schiffsführers nicht noch leicht zu gefährlichen Komplikationen, zu Verwirrung und Zusammenstößen führen müssen, wenn derselbe nur den Segelschiffsdienst aus Büchern oder der Unterweisung eines Lehrers kennt!

Schon bei gutem Wetter möchte ein stark besetzter Ankerplatz weniger Sicherheiten darbieten, wenn gleichzeitig, was ja öfter vorkommt, Segler und Dampfer zu Anker oder unter Segel gehen, sofern die Führer der letzteren nur die Ausbildung an Bord der Dampfschiffe genossen haben. Sie würden weniger gesichert erscheinen, weil die Kapitäne und Offiziere der letzten Kategorie die weniger einfachen Manöver des Zuanker- und Untersegel-Gehens schwerlich in allen Teilen, mit den Folgen und Begleiterscheinungen zu durchschauen und berufsgemäß zu beurteilen vermöchten. Wenn demnach von mancher Seite befürchtet wird, die Folge der Durchführung der angestrebten Neuerung müßte die sein, daß eine Vermehrung der Kollisionen und Schiffsunfälle einträte, so gewinnt es nach Obigem mehr und mehr den Anschein, daß diese Befürchtung nicht lediglich ein Produkt der Schwarzseherei sei, sondern leider der realen Begründung nicht entbehre.

Doch ganz abgesehen von diesen Einwendungen stellen sich der Durchführung der Änderung auch sonst mancherlei Schwierigkeiten entgegen.

Angenommen, die Neuerung wäre zur Einführung gelangt und die Erlangung der neuen Patente durch ausschließliche Dienstzeit auf Dampfern möglich, so scheint es uns noch nicht ausgemacht, daß nunmehr auch gleich viele junge Seeleute von der Einrichtung Gebrauch machen würden. Vielleicht bliebe nach wie vor in den Ostseehäfen ein Manko an Dampferoffizieren bestehen, sofern nicht andere Verhältnisse, die diesen Mangel vielleicht mitverursacht haben, eine Änderung erführen und dergestalt normale Zustände schüfen. Es könnten ja, was wir schon erlebt haben, in kommenden Zeiten reichlich oder sogar unerwünscht überreichlich Steuerleute vorhanden sein, oder aber die Aufrückungsverhältnisse könnten sich an der Ostsee besser gestalten als an der Nordsee.

»Die See gewinnt unsere Knaben« sagt der Engländer. Das können auch wir jetzt sagen, vielleicht mit mehr Recht als Old England, wie aus dem erfreulichen, weit über den Bedarf hinausgehenden Zudrang zu unseren Schulschiffen ersichtlich ist. Der Schulschiffsverein und die Schulschiffe überhaupt haben die schlummernde Neigung für das Meer und die Liebe zu ihm in unserer Jugend mehr geweckt und zu stärkerer Entwickelung gebracht; es ist das ein besonderes Verdienst der Schulschiffsbestrebungen, um so höher anzuschlagen, als das größere Deutschland zur See auch mehr wie ehedem getragen werden mußte, von der Betätigungsweise und der Empfindungswelt weitester Volkskreise. Aber diese Lust zur See, diese Neigung der Jugend gilt, soweit die ersten Ausbildungsjahre in Betracht kommen, vornehmlich den Segelschiffen. Der Junge, der Matrose liebt nicht den Dienst auf den Dampfern, wo er nicht in der Takelage hängen, mit Sturm und Wetter kämpfen, wo er nicht wochen- und monatelang auf den blauen Wellen sich tummeln kann, sondern wo das Löschen und Laden und der unvermeidliche aber eintönige Kampf mit Ruß und Schmutz an der Tagesordnung sind. (Schluß folgt.)

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

5) Ausrüster-Verhältnis. Sachmiete und Dienstverschaffungs-Vertrag.

Die Klägerin, die ein Bugsier- und Frachtgeschäft betreibt, bedurfte im Februar 1902 zur Ausführung von Salpeter-Transporten eines Leichters und ersuchte den Beklagten um Überlassung eines solchen. Der Beklagte überließ ihr darauf seinen Leichter »Henry« mit dessen Besatzung gegen das vereinbarte Entgelt von 12 Mk. täglich, wobei die Löhnung des Schiffers L. seine Sache blieb. Der Schiffer hatte den Kahn mit der Salpeterladung nach Harburg schleppen lassen und dort am Zollamte festgemacht. Gegen Abend verließ er den Kahn und fand, als er um Mitternacht zurückkehrte, daß Wasser eingedrungen war. Trotz seiner Bemühungen um Rettung versank der Leichter und es entstand an der Ladung ein Schade von 25 000 Mk. Die Klägerin hat dem Eigentümer der Ladung den Schaden ersetzt und nahm ihren Rückgriff an dem Beklagten, indem sie behauptete, daß ein schuldhaftes Verhalten des Schiffers den Schaden verursacht habe, und daß der Beklagte hierfür haftbar sei. Der Beklagte bestritt ein Verschulden des Schiffers, lehnte aber auch seine Verantwortung dafür ab, da die Klägerin als Ausrüster anzusehen, auch nach dem Mietvertrage verpflichtet sei, den Kahn frei von jeder Schuldenhaftung zurückzugeben.

Das Oberlandesgericht zu Hamburg wies die Klage ab, ohne den Streit über die angebliche Pflichtversäumung des Schiffers zu entscheiden. Das Reichs-

gericht hat das Urteil aufgehoben, die Klage für rechtlich begründet erklärt und die Sache zur Feststellung jenes Streitpunktes zurückverwiesen.

Nach dem feststehenden Sachverhalte kann keine Rede davon sein, daß die Führung des Leichters dem Schiffer von der Klägerin anvertraut war. Der Schiffer blieb vielmehr im Dienste des Beklagten und setzte die ihm von diesem anvertraute Führung des Schiffes ohne Begründung eines neuen Dienstverhältnisses fort. Wenn er in bezug auf die Ausführung der Salpetertransporte den Anweisungen der Klägerin Folge zu leisten hatte, so beruhte dies nicht auf einem Vertrage, den er mit der Klägerin eingegangen wäre, sondern auf seinem Dienstverhältnisse zum Beklagten und auf dessen Vereinbarung mit der Klägerin. Das Verhältnis, das § 2 B.-S.-G. in Übereinstimmung mit § 510 H.-G.-B. im Auge hat, liegt somit nicht vor, die Klägerin konnte nicht als »Ausrüster« angesehen werden. L. wurde nicht ihr Schiffer, sondern blieb Schiffer des Beklagten.

Unbedenklich aber ist die Annahme des Berufungsgerichtes, daß die Vereinbarung der Parteien auf eine Sachmiete in Verbindung mit einem Dienst-Verschaffungs-Vertrage hinausgelaufen sei. Das Schiff wurde der Klägerin unter der Führung des bisherigen Schiffers mit dessen Diensten gegen eine nach der Zeit bemessene Vergütung überlassen Hieraus folgt aber keineswegs, wie das Oberlandesgericht annimmt, daß die Klägerin verpflichtet wäre, den Beklagten von Pfandrechten freizuhalten, womit das vermietete Schiff auf Grund von Handlungen oder Unterlassungen seines Schiffers während der Vertragszeit belastet wurde. Es gibt keinen Satz des Mietrechts, wonach der Mieter die während der Mietszeit an der gemieteten Sache ohne sein Verschulden entstandenen Pfandrechte beseitigen müßte. Zweifelhaft ist die Frage, ob der Beklagte auf Grund des Dienstverschaffungs-Vertrages der Klägerin für Nachlässigkeiten seines Schiffers bei Leistung der vom Beklagten versprochenen Dienste nach § 278 B. G. B. einzustehen hat. Dies kann aber auf sich beruhen bleiben; denn im vorliegenden Fall haftet der Beklagte schon nach § 7 Abs. 2, 3, 4 Nr. 3 B.-S.-G. der Klägerin auf Grund der Abtretung der Rechte des Ladungseigentümers in gleichem Maße. Nach § 7 Abs. 2 haftet der Schiffer auch abgesehen von einem Vertrage dem Ladungseigentümer für den Schaden, den er der Ladung durch Vernachlässigung der Pflichten eines ordentlichen Schiffers zufügt und nach § 3, 4 Nr. 3 ist der Beklagte als Schiffseigner unter Beschränkung auf Schiff und Fracht hierfür ebenfalls verantwortlich.

Urteil des I. Ziv.-Sen. v. 4. Januar in Sachen Holst & Co. contra Hinck. Rep. I. 353/03.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im April 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1.—8. April. Von den Vereinigten Staaten Nordamerikas erstreckt sich eine Hochdruckzone gegen Südwesteuropa, während der nördlichere Teil des Nordatlantischen Ozeans von einer Depression eingenommen wird. Über den mittleren Breiten des Ozeans herrschen daher westliche Winde vor, die über den östlicheren Meeresgebieten vielfach stürmisch auftreten. Da das Hochdruckgebiet in seinem westlichsten Teile nach dem 6. etwas nach Norden sich verlagert und daselbst von Süden her Depressionen nordwärts vordringen, so stellen sich über den westlichsten Meeresteilen nach diesem Tage auch östliche und südliche Winde ein.

9.—10. April. Ein tiefes Luftdruckminimum lagert über den mittleren Breiten der östlichen Hälfte des Ozeans und verursacht schwere Stürme über jenen Meeresteilen. Zwischen den Azoren und Nordamerika lagert ein Hochdruckgebiet; über dem westlichen Ozean sind in den mittleren Breiten die Winde daher vorwiegend westlich.

11.—19. April. Von den Vereinigten Staaten Nordamerikas erstreckt sich wieder eine Hochdruckzone quer über den Ozean nach Südwesteuropa. Dieselbe wird allerdings zeitweise in ihrem westlichsten Teile durch von Süden in nördlicher Richtung fortschreitende Depressionen unterbrochen. Über den mittleren und östlichen Teilen des Ozeans wehen in den mittleren Breiten daher vorwiegend westliche Winde, die über den östlichen Meeresgebieten auch stürmisch auftreten. Über dem Golfstromgebiet sind die Winde veränderlicher.

20.—23. April. Von höherem Luftdruck über dem östlichen und dem westlichen Ozean eingeschlossen, ragt über dem mittleren Teile des Ozeans ein Ausläufer einer nördlichen Depression weit nach Süden. In größerer Nähe der europäischen Küste sind die Winde zwar vielfach nördlich, sonst über den östlichen Meeresgebieten vorwiegend südlich. Über die Mitte des Ozeans nach Westen hinaus treten wieder nördliche Winde auf; näher an der amerikanischen Küste bleiben die Winde veränderlich.

24.—30. April. Über dem nördlicheren Teile des Ozeans liegt höherer Luftdruck, während die niedrigeren Breiten einem Depressionsgebiet angehören. Über den Schiffswegen der mittleren Breiten herrschen daher östliche Winde vor. Dagegen ist in den niedrigeren Breiten des gesamten Ozeans der Passat, auch durch westliche Winde, vielfach gestört und sowohl über den Westindischen Gewässern als auch westlich von den Azoren und gegen Südwesteuropa fortschreitend, treten tiefe Luftdruckminima mit heftigen Stürmen auf.

Nebelschallsignale.

Auf die Umfrage des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine betr. Nebelsignale sind 243 Antworten eingegangen; viele Fragebogen sind nicht zurückgekommen, eine Reederei hat es überhaupt abgelehnt, die Fragebogen an ihre 12 Kapitäne weiterzugeben, da eine event. Vermehrung der Nebelsignale nur die Gefahr vergrößern würde. Der Geschäftsführer dieser Reedereifirma war m. W. früher selbst Kapitän, mag also wohl die Berechtigung und Fähigkeit in sich fühlen, allein das Urteil seiner 12, heute noch in der Praxis stehenden Schiffsführer zu ersetzen. Sehr viele Herren haben ihr großes Interesse an dem in Frage stehenden Gegenstande dadurch bekundet, daß sie sich nicht auf die einfache Beantwortung der gestellten Fragen beschränkten, sondern ihre Ansichten breit darlegten und mit Eifer ihre Gründe dafür verfochten; manche haben auch, nicht zufrieden mit den ihnen unterbreiteten Vorschlägen selbst vollständig neue Systeme von Nebelsignalen ausgearbeitet. —

Die Frage 1: »Halten Sie die im Art. 15a und b und Artikel 16, Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 für Dampfer vorgeschriebenen Nebelschallsignale für ausreichend«, welche, wie in einigen Antworten bemerkt, wohl nicht ganz korrekt gestellt ist, da im Art. 16 keine Signale sondern Manöver vorgeschrieben sind, wurde 154 mal mit »Ja« beantwortet, 84 mal mit »Nein«, während 2 Herren sich jeden Urteils enthielten. Daraus ergäbe sich, daß $^2/_3$ der Antwortenden mit den bestehenden Vorschriften zufrieden wären, wenn nicht 83 von ihnen auf die Frage 3c, wie sie sich zur Ausdehnung der im Art. 28 vorgeschriebenen Rudersignale auf nicht ansichtige Schiffe im Nebel gegenüberstellen, sich für diese Ausdehnung ausgesprochen hätten! Da diese Ausdehnung aber gleichbedeutend mit der Einführung neuer Nebelsignale ist, so schwindet die Zahl der mit den bestehenden Vorschriften Zufriedenen auf 71 zusammen gegen 167, welche eine Vermehrung der Nebelsignale wünschen, ein Verhältnis, das zu denken gibt!

Die Gründe, aus welchen die Frage 1 bejaht wird, sind nicht sehr zahlreich angegeben; der hauptsächste ist: Je einfacher, desto besser! Je mehr Signale existieren, desto mehr Irrtümer sind möglich, und von vielen Kapitänen wird der häufig vorkommende Fall angeführt, daß, wenn mehrere Dampfer nahe zusammen sind, man die Signale des einen vor denen des oder der anderen nicht hört und deshalb zusammengesetzte Signale mißverstehen müßte; ferner wird angeführt, daß die bestehenden Vorschriften besser seien als die Vorschläge, und worauf ich später noch zurückkommen werde, daß man ja nicht nur alle 2 Minuten Signale zu geben brauche, sondern dies beliebig oft, jede Minute oder in noch kürzeren Zwischenräumen tun könne. —

Zu Frage 3 erklären sich für das System Leithhäuser 61, also ein Viertel der abgegebenen Stimmen, während sich für das System Aschenborn nur 26, also noch nicht einmal der neunte Teil erwärmen können. Der Grund dieses Verhältnisses ist leicht einzusehen. System Aschenborn hat 4 Signale, von denen das längste 5 Töne enthält und mindestens 15 Sek. in Anspruch nimmt, während das 3tönige längste von den 2 Leithäuserschen Signale nur 9 Secunden dauert. Man kann sagen, die Abneigung gegen die neuen Vorschläge wächst und zwar progressiv, mit der Zahl und Länge der Signale eines Systems; auch hieraus kann man einen Rückschluß auf die allgemeine Meinung ziehen: Je einfacher, desto besser! und diese Meinung wird von vielen Kapitänen auch klar und deutlich zum Ausdruck gebracht als der Grund, aus dem sie das System Leithäuser vorziehen. Ein weiterer Grund hiefür ist, daß das System Leithäuser nicht obligatorisch sein soll, also zu nichts verpflichtet und beim Zusammentreffen von mehr als 2 Dampfern, in welchem Falle man doch nicht wüßte, wem es gelten soll, nicht gemacht zu werden braucht, während in demselben Falle die obligatorischen, meist längeren Aschenbornschen Signale sich gegenseitig vielfach unverständlich machen müßten.

Zu Frage 3c: Ob die Ruderschallsignale des Art. 28 auch für einander nicht ansichtige Schiffe zugelassen werden sollen, haben sich 82, also $^1/_3$ der Stimmen mit **Nein**, 146 dagegen mit **Ja** ausgesprochen, während 15 entweder sich überhaupt nicht oder so zweifelhaft ausdrückten, daß ihre Meinung nicht herauszufinden ist. Einige wenige fordern, daß die Rudersignale obligatorisch sein sollten, für einander nicht ansichtige Schiffe, wohlverstanden, doch hat dieser Vorschlag aus naheliegenden Gründen, die ich nicht erst zu erörtern brauche, wohl nicht die geringste Aussicht auf Erfolg. Anders als fakultativ wäre die Sache überhaupt undenkbar, denn in vielen Fällen wird man sich zu einer Kursänderung erst entschließen können, wenn man das andere Schiff sieht, und dann tritt der Art. 28 in Kraft!

Eine ganze Anzahl von Kapitänen schreibt über die wohl allgemein bekannte Tatsache, daß die Rudersignale schon seit Jahren im Nebel angewendet werden und einige sind aufrichtig genug, zuzugeben, daß sie dieselben selbst gebrauchen, trotzdem sie dadurch gegen das Gesetz verstoßen und daß sie durch deren Anwendung vor Kollisionen bewahrt blieben.

Aus diesen Auslassungen, nämlich, daß Schiffsführer kaltblütig das Gesetz übertreten und daß sie sich dadurch im Falle einer Kollision aufs Schlimmste präjudizieren, geht doch unzweifelhaft hervor, daß die bestehenden Vorschriften verbesserungsfähig sind. Welcher Art diese Verbesserungen sein könnten, darüber scheinen die Ansichten aber noch lange nicht geklärt genug, und die Meinungen gehen noch viel zu weit auseinander, als daß man sich heute schon darüber schlüssig werden könnte.

An Erläuterungen und Vorschlägen fehlt es in den Antworten nicht; ich habe nur ungefähr 80 davon notiert und gestatte mir, Ihnen die am meisten bemerkenswerten davon vorzulegen.

Sehr verbreitet ist die Ansicht, daß 2 Minuten Zwischenzeit für Signale zu viel sei und die damit verwandte, daß bei vielen Dampfern die Beschaffenheit der Nebelsignalapparate vieles zu wünschen übrig lasse und die hervorgebrachten Töne nicht kräftig genug seien. »Wir hören uns zu spät und nähern uns zu schnell« schreibt sehr treffend ein Kapitän — und spricht sich damit selbst sein Urteil! Denn erstens ist es jedem unbenommen, sein Signal öfter als alle 2 Minuten abzugeben und zweitens kann er ja langsamer fahren. Ohne weiteres ist zuzugeben, daß die Dampfpfeifen mancher Dampfer unzweckmäßig konstruiert sind und wegen des im Rohr sich ansammelnden Kondenswassers schlecht ansetzen. Der letztere Übelstand läßt sich aber leicht durch eine einfache Vorrichtung beseitigen und dann gibt die Pfeife sofort einen klaren Ton und hierauf sollten Kapitäne und Reedereien vorerst ihr Augenmerk richten!

Ein gewöhnlicher Frachtdampfer, welcher 9 Knoten mit aller Kraft läuft, wird im Nebel mit »mäßiger Geschwindigkeit« etwa 5 Knoten, in außergewöhnlich dichtem Nebel noch bedeutend weniger fahren. 5 Knoten macht in 2 Minuten 300 m

---

*) Der unter obigem Titel von Herrn Kapt. Frantz auf dem Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine am 8. Februar gehaltene Vortrag über Schallsignale stützt sich auf das Ergebnis einer Rundfrage, die der Verband bei allen **aktiven** deutschen Schiffsführern gehalten hat. Zur Diskussion in diesem Fragebogen waren gestellt: der Leithäusersche und der Aschenbornsche Vorschlag, der Art. 28 der Kaiserl. Verordnung und die Frage, ob die heute vorgeschriebenen Nebelschallsignale ausreichend seien. Bei dem Interesse, das unsere Leser der Schallsignalfrage infolge der Leithäuserschen und Aschenbornschen Vorschläge entgegengebracht haben, wird es den Ausführungen des Herrn Kapt. Frantz nicht an Aufmerksamkeit fehlen. D. R.

durchlaufende Distanz, und wenn sich 2 derartige Dampfer auf gerade entgegengesetztem Kurse begegnen und auf 1000 m Entfernung, eine gute halbe Seemeile, ihre Signale gegenseitig noch nicht hören sollten, so bleiben bei der Abgabe des nächsten Signals nach 2 Minuten doch im schlimmsten Fall immer noch 400 m Distanz und die sollten doch wohl genügen, wenn Art. 16 strikte befolgt wird, um von einander freizukommen. Die Sache ist also garnicht so schlimm und verbessert sich, je mehr die Kurse sich kreuzen. Anders liegt es bei schnelleren Dampfern, die mit langsam arbeitender Maschine vielleicht 10 Knoten laufen; wenn diese jede Minute ihr Signal machen, ist aber dasselbe Verhältnis wiederhergestellt. Ob bei solcher Fahrt nun 400 m Distanz zur Ausführung von entsprechenden Manövern genügen? Man muß immer bedenken, je kräftiger die vorwärts treibenden Maschinen sind, desto schneller stoppen sie auch beim Rückwärtsarbeiten die Fahrt und meines Wissens hat noch kein Schnelldampfer im Nebel eine folgenschwere Kollision gehabt! — Absichtlich habe ich angenommen, daß eine Dampfpfeife noch nicht einmal auf 1000 m zu hören sein soll, die dann aber schlecht sein müßte; in Wirklichkeit wird es sich in 99% der Fälle besser verhalten.

»Mäßige Geschwindigkeit« steht in der Kaiserl. Verordnung; damit ist dem Kapitän anheimgestellt, wie schnell er fahren will und er wird seine Fahrt bemessen nach der Dichtigkeit des Nebels und anderen Umständen, etwa der Windrichtung, der Manövrierfähigkeit seines Schiffes und seiner Maschine usw. und deswegen wäre eine gesetzliche Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit, wie sie von einigen Kapitänen vorgeschlagen wird, sicher nicht am Platze. Die Ansichten besonders über die Dichtigkeit des Nebels sind bekanntlich sehr verschieden und der eine fährt mit halber Kraft, wenn der andere in seinem Journal »etwas diesige Luft« vermerkt.

Verschiedenes schreibt ein prominenter Hamburger Kapitän: Die Signale der Segelschiffe und die Glocken der vor Anker liegenden Schiffe sind nicht weit genug zu hören; das System Leithäuser sei wohl zweckmäßig, kollidiere aber mit bereits bestehenden Signalen und sei deshalb zu verändern und schlägt eine Umkehrung derselben, die kurzen Töne zuerst, vor, sowie ein drittes Signal für überholte Schiffe; mit anderen müßte die Zeitdauer der Signale verdoppelt werden auf 2 resp. 8 Sek., weil kurze Töne nicht genügend Zeit hätten durchzudringen; lange Töne aber bergen die Gefahr, daß man die Signale anderer Schiffe leichter überhört. Derselbe Kapitän macht dann noch einige interessante Mitteilungen über die Schallweite bei hohem und niedrigem, bei nassem und trockenem Nebel, und es wäre wohl eine dankenswerte Aufgabe, wenn berufene Stellen sich mit der Forschung auf diesem Gebiete befassen würden. Ferner wird ein einfacher Zeitmesser zur Abgabe der Signale vorgeschlagen, der Gedanke ist sehr beachtenswert, doch müßte dann ein Instrument konstruiert werden, das für verschiedene Fahrt des Schiffes auf verschiedene Zeitintervalle eingestellt werden könnte.

Bei den vielfachen Klagen über mangelhafte Schallweite der Nebelsignale kann es auch nicht ausbleiben, daß der eine und der andere eine gesetzliche Vorschrift über die Tonstärke der Signalapparate fordert. Wenn ich nicht irre, war es im Jahre 1887, als die Hafengegend in Hamburg wochenlang — mit Unterbrechungen natürlich — von dem Gebrüll der verschiedensten Nebelhörner für Segelschiffe widerhallte, die von der Seewarte auf ihre Tauglichkeit geprüft wurden; und der Industrie ist es auch gelungen, Apparate herzustellen, die allen billigen Ansprüchen an ein mit der Hand in Tätigkeit gesetztes Instrument genügen und auf deutschen Schiffen wenigstens wird man selten Gelegenheit haben, in dieser Richtung Klage zu erheben, wenn nicht ab und zu die Instandhaltung der Apparate wegen mangelnder Kenntnis etwas zu wünschen übrig ließe. Bei Dampfpfeifen wäre es vielleicht möglich, gewisse Mindestmaße der Pfeife selbst und des Dampfzuleitungsrohrs festzustellen, den Dampfdruck aber kann man nicht feststellen. Wenn eine moderne Maschine für gewöhnlich mit, sagen wir 13 Atmosphären, arbeitet und man läßt den Überdruck bei Nebel auf 7 Atmosphären sinken, so ändert sich auch der Ton der Pfeife und dessen Stärke, und deswegen dürfte auch ein anderer Vorschlag, die Höhe des Tones gesetzlich festzulegen, unpraktikabel sein.

Während die meisten Antworten sich gegen eine Vermehrung der Nebelsignale oder für eine solche nur in den engsten Grenzen aussprechen, sind einigen Kapitänen die vorgeschlagenen Systeme noch viel zu einfach, besonders die Kurssignale für nur ganze Quadranten. Sechs Vorschläge liegen vor, alle Dampfer mit 2 Pfeifen von verschiedenen Tönen oder mit Pfeife und Syrene auszurüsten, um damit Kurs- und andere Signale geben zu können, und ein Kapitän fragt, ob nicht »einfache« Kurssignale mit der Glocke oder »Knallsignale« zweckmäßig wären, ohne Näheres anzugeben. Mit nur einer Pfeife will ein Kapitän 8 Kurssignale geben, ein anderer geht noch weiter, indem er ein, wie man anerkennen muß und wie er selbst schreibt, sehr einfaches System von 16 Kurssignalen, also für jeden 2ten Strich, ausgearbeitet hat, von denen allerdings einige etwas länglich geraten sind; das kürzeste hat nämlich 2 und das längste 10 Töne und dieses würde 26 Sekunden in Anspruch nehmen; jedenfalls hätte dieses Signalsystem das Gute, daß, ehe sich 4 oder 6 Dampfer über ihre Lage und Kurse genügend verständigt hätten, sich meistens auch der Nebel verzogen hätte. Der Betreffende legt sich mit Feuereifer ins Zeug für sein System, ich bin aber nicht ganz sicher, ob er es ernst oder ironisch meint.

Es liegen noch mehrere andere Vorschläge zur Anwendung von bestehenden Signalen in verändertem Sinne, oder von solchen des System Leithäuser mit Änderungen vor. Im Grunde genommen unterscheiden sie sich aber von bereits angeführten nur durch willkürliche Änderungen und ich glaube nicht, daß es nötig ist, näher darauf einzugehen; doch was ich nicht versäumen will, Ihrer Aufmerksamkeit zu empfehlen: ein Kapitän schlägt vor: Kurssignale nur per Marconi-Depesche zu geben; ich enthalte mich jeden Urteils hierüber, da ich noch kein mit Funkentelegraphenapparat ausgerüstetes Schiff geführt habe. — Ein anderer ein Signal — ⌣ —, welches sich in England — nicht obligatorisch — einzubürgern scheine mit der Bedeutung: »You may feel your way past me, the way is off my ship.« Ich habe sonst noch nichts davon gehört.

Zur Vermeidung des Geräusches des beim Stoppen der Maschine ablassenden Dampfes, welches die Signale anderer Schiffe übertönt, fordert ein Kapitän Rückleitung von den Sicherheitsventilen in den Kondensor. Abgesehen davon, daß eine solche Anordnung gegen die heutigen Vorschriften verstoßen würde, würde sie wahrscheinlich auch wenig nützen. Man kann diesen Übelstand jedoch meistens leicht vermeiden, wenn bei Eintritt von Nebel sofort mit Feuern eingehalten wird. Wenn man im Nebel den Dampfdruck einige Atmosphären unter den roten Strich sinken läßt, so ist das nur der vorgeschriebenen »mäßigen Geschwindigkeit« förderlich, der Dampf bläst beim Stoppen nicht gleich ab, und außerdem spart man Kohlen!

Gehen wir nun zum Schluß diesem Verlangen nach neuen Nebelsignalen auf den Grund, so muß zugegeben werden, daß es nur aus dem der Entwickelung der Schiffahrt in unserem Zeitalter des fieberhaft vorwärtshastenden Geschäftes entsprechenden Verlangen entspringt, die Reisen so rasch als möglich zu machen. Die modernen Riesenschiffe kosten viele tausend Mark jeden Tag unter Dampf, außerdem sprechen noch andere Faktoren mit, genug, dieses Verlangen nach schnellen Reisen ist berechtigt, aber nur bis zu dem Punkte, an welchem die Sicherheit von Leben und Eigentum gefährdet zu werden beginnt. Aber, solange wir noch keinen Apparat

besitzen, mit dem man auf genügend weite Entfernung einem andern Schiffe die nötigen Mitteilungen, sei es über den eigenen Kurs oder über die vermutete Lage des andern und sonstiges machen kann und die Richtung, aus welcher solche Mitteilungen kommen, präzise bestimmen kann, solange wird die Einführung neuer Signale mit den heutigen Apparaten ein zweifelhafter Behelf, überhaupt nicht spruchreif sein.

Ein Herr, der 33 Jahre als Dampferkapitän gefahren hat, schreibt: . . . . in den verwickeltsten Fällen, 4, 5 und 6 verschiedene Nebelsignale hörend . . . habe ich mir nichts besseres gewünscht und wünsche mir auch heute nichts anderes als die bestehenden Signale und Art. 17 . . . . Ein neues Gesetz oder eine neue Verordnung schaffen zu wollen, die einen Kapitän in Verlegenheit bringt, daß er nicht weiß, was er tun oder lassen soll, ein solches Beginnen halte ich nicht nur für unpraktisch sondern für gefährlich.«

Betrachten wir nun noch die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit von Kollisionen im Nebel, so ergibt sich ohne weiteres, daß eine Kollision zwischen manövrirfähigen Dampfschiffen, wenn sie mit gestoppter Maschine ohne Fahrt treiben, unmöglich ist, daß dagegen die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen am größten ist, wenn jeder mit voller Kraft darauf losfährt. Zwischen diesen beiden Extremen das richtige zu finden, ist Sache des Kapitäns. Nun bin ich nicht so optimistisch veranlagt, die Behauptung in einer der Antworten für bare Münze zu nehmen, daß sich schlechterdings jede Kollision vermeiden läßt, aber bei Befolgung des Art. 16 werden sich nur vereinzelte ereignen; es ist ja nicht Jedermann das gleiche Maß von Geduld gegeben, mancher, ja viele Kapitäne werden nervös, wenn sie die Stunden verstreichen lassen müssen, ohne merklich vom Fleck zu kommen. Aber zutreffend schreibt ein Kapitän: »Vorsichtig manövrieren ist die Hauptsache, die Schnelligkeit der Reise muß gegenüber der Sicherheit unbedingt zurücktreten.« Und die Praxis des englischen Admiralitätsgerichtes ist die, daß mit unfehlbarer Sicherheit demjenigen die Schuld an einer Kollision im Nebel beigemessen wird, der nicht oder nicht rechtzeitig seine Maschine gestoppt hat.

Wenn ich nun noch zuletzt meine eigene Ansicht aussprechen darf, die ich aus den Antworten auf unsere Rundfrage gewonnen habe, so ist es die, daß die in Art. 28 vorgeschriebenen Rudersignale in manchen Fällen wohl auch für einander nicht ansichtige Schiffe nützlich sein könnten, daß sie aber nur in der allervorsichtigsten Weise und auf eigene Gefahr angewendet werden und keinesfalls von der Anwendung irgend einer Vorsichtsmaßregel entbinden dürften. Die Einführung von anderen Signalen scheint mir vorläufig noch ein frommer Wunsch bis zu dem glücklichen Tage, an dem wir den Schall in bestimmter Richtung sicher entsenden und die Richtung, in welcher eine Schallquelle liegt, einwandfrei feststellen können.

Nun m. H. erachte ich es noch als eine angenehme Pflicht und ich glaube mich darin mit Ihnen einverstanden, denjenigen Herren Kapitänen, welche ihre Erfahrungen und Ansichten in teilweise recht umfangreichen Zuschriften uns mitgeteilt haben, von dieser Stelle aus den verbindlichsten Dank des Verbandes auszusprechen und ich bedauere nur, daß ich Ihnen so manche kernige und treffende Auslassung in ihrer wörtlichen Fassung wegen der mir gezogenen zeitlichen Grenzen vorenthalten mußte.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Kesselschaden an Bord »Kiautschou«. Auf der Fahrt von Colombo wurde vom leitenden Maschinisten Dampfausströmen aus dem Mittel-Doppelkessel beobachtet, worauf die Feuer sofort herausgerissen wurden und der Kessel außer Betrieb gestellt wurde. Bei der Besichtigung stellte sich heraus, daß im Kessel kein Wasser war und daß die Feuerbüchsen des Kessels deformiert waren; es waren zwei Rauchkammerdecken eingebeult und mehrere Stehbolzen herausgezogen. Über diesen Unfall haben bereits Verhandlungen vor der Kesselrevisionsbehörde, wie vor dem Seemannsamt stattgefunden, wobei sich ergab, daß der Unfall durch eine Nachlässigkeit im Dienst, durch den wachthabenden Kesselraum-Maschinisten Svendson herbeigeführt worden ist. Der Maschinist hatte sich grundloser Weise aus dem Kesselraum für längere Zeit entfernt und nach dem Maschinenraum, ohne allerdings dort von Jemand beobachtet worden zu sein, begeben. Bei seiner Rückkehr in den Kesselraum, als er einen zu geringen Wasserstand im Mittel-Doppelkessel wahrnahm, ließ er kaltes Wasser einströmen; ein gefährliches Beginnen, wie ein Sachverständiger ausführte. In Übereinstimmung mit dem Reichskommissar, der das unbefugte Verlassen des Heizraums tadelte und einen Antrag auf Patententziehung stellte, sprach das Seeamt folgendes Urteil:

»Die Kesselschäden, welche der Dampfer »Kiautschou« am 18. Januar 1904 erlitten hat, sind durch Wassermangel verursacht. Der Wassermangel ist durch ungenügende Regulierung des Wasserstandes hervorgerufen und es ist hierfür in erster Linie der wachthabende Heizraum-Maschinist Johannes Svendson verantwortlich, weil dieser ohne genügenden Grund den Heizraum auf längere Zeit verlassen hat. Neben dem wachthabenden Maschinisten trifft auch den Oberheizer Buck der Vorwurf der Nachlässigkeit. Der Maschinist Svendson hat in so hohem Grade seine Pflicht verletzt, daß ihm die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen wird.«

Vermischtes.

Zur Hebung und Förderung der Schiffahrt in preußischen Ostseehäfen sind nach der »Köln. Ztg.« folgende Tarifmaßnahmen in Aussicht genommen: In der Fahrt zwischen den Seehäfen der deutschen Küste soll seitens der staatlichen Ostseehäfen die bisher den kleinen Fahrzeugen bis 170 kbm Nettoraumgehalt gewährte Ermäßigung des Hafengeldes um die Hälfte auf alle Küstenfahrer bis zu 200 kbm ausgedehnt werden. Ferner sollen die kleinen Küstenfahrer einen preußischen Hafen als Zwischenhafen abgabenfrei anlaufen dürfen, wenn sie dort eine Beiladung von nicht mehr als 0,1 ihres Raumgehalts einnehmen oder absetzen. Endlich sollen größere Küstenfahrer von mehr als 200 kbm von der Eingangsabgabe — das Hafengeld wird in den staatlichen Ostseehäfen für Eingang und Ausgang besonders berechnet — befreit sein, wenn sie unmittelbar, d. h. ohne Berührung eines ausländischen Zwischenhafens, aus einem deutschen Hafen kommen; das Anlaufen von Rotterdam soll jedoch bei der Rheinschiffahrt ausnahmsweise gestattet werden, ohne daß deshalb die Schiffe dieser Vergünstigung verlustig gehen. Die bisherigen Tarife ließen beladenen Schiffen, die von einem anderen in- oder ausländischen Hafen kommend, einen preußischen Ostseehafen anlaufen wollten, um dort ihre Ladung zu ergänzen oder eine Teilladung abzusetzen, diesen Verkehr mit Teilladungen kaum lohnend erscheinen. Es mußte das volle Hafengeld vom ganzen Raumgehalt auch in solchen Fällen, ebenso wie bei dem Schiffsverkehr mit ganzen Ladungen entrichtet werden, und infolgedessen wurde das Anlaufen jener Küstenplätze für Teilladungen zu teuer. Nunmehr werden die Hafenabgaben für das Anlaufen von Zwischenhäfen unter gewissen Voraussetzungen auf die Hälfte ermäßigt. Ferner wird für Schiffe, die mit gewissen geringwertigen Massengütern beladen sind, das Hafengeld auf die Hälfte herabgesetzt, oder vielmehr das Verzeichnis derjenigen Güter, die schon jetzt dem Ballast gleich behandelt werden in dem Sinne, daß die zur Beförderung dienenden Schiffe zum halben Satze abgefertigt werden, beträchtlich vermehrt. Endlich wird die Bestimmung

geändert, wonach die Ermäßigung der Hafenabgabe auf die Hälfte nur den Schiffen zu Gute kommt, die ausschließlich mit den in jenem Verzeichnis aufgeführten geringwertigen Massengütern beladen waren. In der Praxis des Seeverkehrs wurde es nicht selten als Härte empfunden, daß kleine Beiladungen anderer Güter zu privilegierten Massengütern die Anwendung des vollen Abgabensatzes auf den ganzen Raumgehalt des Schiffes zur Folge hatten. Mit Rücksicht hierauf mußten angebotene Teilfrachten öfters abgelehnt werden, weil sie durch die Erhöhung des Hafengeldes unlohnend wurden. Diese Härte soll nunmehr dadurch beseitigt werden, daß der ermäßigte Abgabesatz auch dann zur Anwendung kommt, wenn die Beiladung von nicht priviligierten Gütern nicht mehr als 5 pCt. des Nettoraumgehalts beträgt. Es wird erwartet, daß der Seeschiffahrt hierdurch eine Anzahl ihr bisher verschlossener Beförderungsmöglichkeiten neu eröffnet werde.

Cuxhavener Hafenverhältnisse. Dem Bürgerverein von Alt-Cuxhaven ist auf seine schriftliche Anfrage bei der Direktion der Hamburg-Amerika Linie über die zukünftige Gestaltung ihres Betriebes in Cuxhaven folgende durch die Tagespresse bereits bekannt gewordene Antwort zugegangen: »Wir gelangten in den Besitz Ihrer gefl. Zuschrift vom 25. v. M. und beehren uns Ihnen mitzuteilen, daß das dort verlautende Gerücht, wonach wir uns entschlossen hätten, die Benutzung des dortigen neuen Hafens in diesem Jahre noch weiter als bisher einzuschränken, den Tatsachen entspricht. Wir sind zu diesem Schritte zu unserem größten Bedauern gezwungen gewesen, da es sich herausgestellt hat, daß die dortigen Hafenanlagen den Bedürfnissen leider keineswegs genügen. Unsere Schiffe sind, wie Ihnen ja auch bekannt sein dürfte, bei Benutzung des Hafens fast immer den größten Schwierigkeiten und bedeutendem Zeitverlust ausgesetzt gewesen. Das Anlegen an die Molen, das Hineingehen und Verlassen des Hafens usw. war oft mit großer Gefahr und Risiko für unsere Schiffe verknüpft, wie ja auch aus dem Unfall hervorgeht, den im vergangenen November unser Dampfer »Deutschland« daselbst erlitt, und der uns den beträchtlichen Schaden von ¼ Million Mark verursachte. Unter solchen Umständen konnten wir es nicht auf uns nehmen, unsere Schiffe auch ferner regelmäßig in den dortigen Hafen einlaufen zu lassen, und wir sahen uns daher genötigt den Beschluß zu fassen, zukünftig unsere Schnelldampfer wieder elbaufwärts gehen zu lassen und unsere Passagiere, wie in früheren Jahren, vermittels Flußdampfers dort zu landen.«

Tonnengebühren im Liverpooler Hafen. Daß sich die Liverpooler Hafenverwaltung (Mersey Docks und Harbour Board) das Recht erkämpfen will, die Hafenabgaben statt nach dem Nettogehalt der Schiffe, bei gewissen Schiffstypen nach der Hälfte ihres Bruttogehalts einziehen zu dürfen, ist den Lesern bereits mitgeteilt. Ebenso wissen sie, daß im vorigen Jahre der parlamentarische Ausschuß des Oberhauses diesem Antrage zugestimmt hat, während die Berufenen des Unterhauses die geforderten 50 pCt. des Bruttoraums auf 40 verminderten, worauf die parlamentarische Vertretung der Hafenverwaltung den Antrag zurückzog. Allerdings nur für die Dauer der Session, denn in diesen Tagen hatte sich abermals ein Ausschuß des Parlaments mit der Forderung zu beschäftigen. Hierbei holte er auch die Ansicht von Lord Inverclyde, des Leiters der Cunard-Linie, ein. Das war sehr praktisch, da Jedermann weiß, daß sich der Antrag der Hafenverwaltung in erster Linie, wenn nicht ausschließlich, gegen die schnellen Cunarder richtet, die wie alle Schnelldampfer bei großem Bruttoeinen, nach Abzug der Maschinen- und Kesselräume, geringen Nettogehalt haben. Je stärker die Maschinenkraft desto umfangreicher die Maschinen und Kesselräume, oder was in dieser Beziehung dasselbe ist, desto größer die Abzüge vom Bruttoraum. Lord Inverclyde, der sich natürlich entschieden gegen die beabsichtigte Maßnahme der Hafenverwaltung auflehnte, erwiderte dem Parlamentsausschuß auf die Anfrage, ob es mit Schwierigkeiten verbunden wäre, die Passagierfahrt von Liverpool nach einem anderen Hafen zu verlegen: daß solche Schwierigkeiten nicht im Wege ständen und daß eine Verwirklichung des Antrages der Hafenverwaltung auf die schon früher wiederholt innerhalb des Vorstandes seiner Reederei geäußerte Absicht, die Passagierfahrt zu verlegen, wahrscheinlich entscheidend wirken würde. — Diese Kundgebung, so bedeutungsvoll sie für die Liverpooler ist, betrifft doch immerhin eine lokale Angelegenheit; eine Eigenschaft, die der mit zäher Energie vertretene Antrag der Liverpooler Hafenverwaltung leider nicht hat. Nicht, daß deutsche Reeder direkt geschädigt würden, wenn Liverpool zur Erhebung von Tonnengebühren nicht unter 50 pCt. des Bruttogehalts der Schiffe berechtigt würden, — deutsche Schnelldampfer laufen Liverpool ja nicht an — sondern weil das Vorgehen an der Mersey Nachahmer finden könnte. – Wozu sollte es aber führen, wenn die Früchte wagemutigen Unternehmungsgeistes, als welche man die kostspieligen Schnelldampfer doch wohl bezeichnen kann, besonders besteuert würden, anstatt daß ihnen zum Gedeihen jede Erleichterung und Möglichkeit geschaffen wird!

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Amerika Linie hat der Germaniawerft in Kiel den Auftrag zum Bau eines **Fracht- und Passagierdampfers** von 12 700 t und 14½ Knoten Geschwindigkeit zur Verwendung für die Mexikofahrt gegeben.

* * *

Die Germaniawerft in Kiel erhielt den Auftrag auf einen **Erzdampfer** für Lübecker Rechnung.

* * *

Die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869 hat bei der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck einen **Dampfer** für die Frachtfahrt an der chinesischen Küste in Bestellung gegeben.

* * *

Stapelläufe.

Am 15. März lief der von Blohm & Voß, Hamburg, für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Doppelschrauben-Touristen-Dampfer »**Meteor**« (Stapel Nr. 170) glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 98,14 m × 13,41 m × 8,84 m; Bruttoraumgehalt 12 000 kbm = 4230 t. Der »Meteor« ist nach den Bestimmungen für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd mit verstärkten Schotten erbaut, hat drei durchlaufende Decks und sechs wasserdichte Querschotten; die Schottenstellung entspricht den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft für Unsinkbarkeit. Die beiden Maschinen haben 1550 Pferdestärken. Das Fahrzeug ist speziell für Touristenfahrten gebaut, hat nur Passagiere I. Klasse und stellt seine gesamten nutzbaren Räume den Reisenden zur Verfügung. In vier Staatskabinen und 157 regulären Kabinen, die sämtlich nur für eine oder zwei Personen bestimmt sind, können 293 Passagiere Wohnung finden. Der große Speisesaal umfaßt die gesamte Passagierzahl. Außer dem großen Salon ist ein Damensalon und ein Rauchsalon vorhanden. Das Promenadendeck umfaßt etwa 8000 Quadratfuß freie Decksfläche und bietet durch Einbau eines Mittellängsschottes zugfreien Aufenthalt auch bei ungünstigem Wetter. Auf dem Bootsdeck werden außer den Rettungsbooten noch zwei Dampfbarkassen aufgestellt. Das Schiff ist ausgerüstet

mit zwei Dampfwinden, mit Dampfankerspill, Dampfverholspill, Dampfsteuermaschine, Ventilationsmaschine, zwei Kühlmaschinen, zwei elektrischen Maschinen und mit allen Einrichtungen für drahtlose Telegraphie. Die Führung des Dampfers ist Herrn Kapt. Brunswig übertragen worden.

* * *

Probefahrten.

Am 13. März machte der für Rechnung der Deutschen Dampfschiffahrt-Ges. »Hansa«, Bremen, auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer »**Arenfels**« seine Probefahrt, die zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 405×51' 6"×31' 4" Tragfähigkeit za. 6900 t.

* * *

Am 13. März machte der auf den Howaldtswerken, Kiel, für die Herren Holm & Wonsild, Kopenhagen, erbaute Frachtdampfer »**Axel**« seine Probefahrt, welche in jeder Beziehung zufriedenstellend verlief. Das Schiff erreichte bei mäßigem Kohlenverbrauch eine um 1¼ Knoten höhere Gesschwindigkeit, als kontraktlich abgemacht, nämlich 10¾ Knoten.

Howaldtswerke in Kiel. Dem Bericht des Vorstandes für die Zeit vom 1./10. 1902 bis 30./9. 1903 wird entnommen: Wir sind leider in der Lage über ein unbefriedigendes Geschäftsresultat berichten zu müssen, zu welchem neben der allgemeinen gedrückten Geschäftslage verschiedene Umstände mitgewirkt haben, deren Überwindung längere Zeit erfordert. Die ungünstige Lage der Schiffahrt, die sich im Laufe des vorliegenden Abschlußjahres so verschlechtert hatte, daß die meisten Reedereien mit Verlust arbeiteten, schränkte Neuanschaffungen und Reparaturen auf ein Minimum ein, sodaß unsere Anlagen unzulänglich beschäftigt gewesen sind; auch die unzureichenden Bestellungen der Neubauten waren nur zu sehr billigen Preisen erhältlich, weshalb nur wenig zu erübrigen war. Erwähnt als weiteren Grund für das unbefriedigende Resultat werden die im ungünstigen Verhältnis zu den erhaltenen Fabrikationspreisen stehenden Arbeitslöhne und die geringe Produktion der Stahl- und Eisengießerei der Werft. Wir haben an fertigen Waren und Schiffen nur für 4 525 906 ℳ abgeliefert, davon ℳ 276 061 für eigene Rechnung. Die abgelieferten Arbeiten haben trotz der oben erwähnten Verhältnisse einen Überschuß von 437 095 ℳ gelassen, aber leider haben wir nach vorläufiger Berechnung der Baukosten des Kreuzers »Undine« durch unvorhergesehene Umstände bei diesem Bau einen sehr erheblichen Verlust zu erwarten. Wir halten daher für die Bilanz für notwendig und angemessen, den ganzen Jahresüberschuß dem Garantiekonto zu überweisen. Wenn wir unter diesen Verhältnissen ein unbefriedigendes Geschäftsjahr abschließen, so können wir für das mit dem 1. Oktober 1903 begonnene neue Geschäftsjahr einen recht erheblichen Aufschwung konstatieren. Wir sind mit 5 075 000 ℳ Aufträgen von Neubauten in das neue Betriebsjahr hineingegangen, zu welchen inzwischen noch 1 724 000 ℳ hinzugekommen sind, und wir können wohl die berechtigte Hoffnung aussprechen, daß wir in dem begonnenen Jahre wieder auf eine befriedigende Rentabilität gelangen werden. Der Brutto-Überschuß beträgt 2 553 294 ℳ (2 693 956 i. Vorj.). Abgeschrieben wurden 449 693 ℳ (306 861). Eine Dividende wurde nicht bezahlt, im vorigen Jahre betrug sie 5 % = 99 009 ℳ.

* * *

Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack. Der Jahresbericht der Gesellschaft geht zunächst auf die Verhältnisse des Vulcain Belge ein, der die Hoffnungen bitter enttäuscht hat. Da die Liquidation der Werft jetzt eingeleitet wird, sah sich die Gesellschaft genötigt, ihren Aktienbesitz von 600 000 Frank sowie die jedenfalls sehr gefährdete Forderung von 200 000 Frank ganz abzuschreiben. Alle Betriebe waren im verflossenen Jahr ausreichend mit Arbeiten versehen, es wurden im Durchschnitt 2200 Arbeiter beschäftigt. Wenn indessen der Betriebsgewinn weniger günstige Resultate als im Vorjahr aufweist, so ist das im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß bei Abschluß neuer Kontrakte die Werft sich mit einem mäßigen Gewinn zufrieden geben mußte. Der Niedergang im Reedereigeschäft führte zu einer Abnahme der Aufträge für Neubauten, und die Werft konnte daher ihre Helgen nicht so günstig ausnutzen wie früher, sondern mußte an Arbeit annehmen, was sich anbot. Zur Ablieferung wurden außer Maschinen und Kesseln, 7 Dampfer, 3 Dampflogger und 1 Seeschlepper von zusammen 27 000 t R. gebracht, im Bau blieben 7 Dampfer, 4 Dampflogger und 1 Seeleichter von zusammen 28 000 t. Der Betriebsgewinn betrug 574 877 ℳ (835 997 i. Vorj.). Reingewinn war nach reichlichen Abschreibungen nicht vorhanden (594 000 i. V.)

* * *

Der Aufsichtsrat der **Joh. C. Tecklenborg A.-G.,** Schiffswerft und Maschinenfabrik, Geestemünde, schlägt bei guten Abschreibungen die Verteilung von **12 %** **Dividende** wie im Vorjahre vor.

* * *

A.-G. »Neptun«, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Dem Bericht des Vorstandes entnehmen wir: Der Rechnungsabschluß über das verflossene Geschäftsjahr weist trotz schlechter Baupreise für Schiffsneubauten und sonstiger widriger Betriebsverhältnisse ein ähnliches Resultat auf, wie im Vorjahre. Durch den Ende Januar v. J. erlittenen Brandschaden des Dampfers »Prinz Sigismund«, der zwar seitens der betreffenden Versicherungs-Gesellschaften vergütet wurde, kamen wir in der Fertigstellung dieses Dampfers, sowie der folgenden Neubauten in Rückstand, doch gelang es, die entstandene Versäumnis im zweiten Halbjahre wieder einzuholen, sodaß noch ein um ℳ 370 000 höherer Umsatz erzielt werden konnte. Der Bruttogewinn beträgt: 1 172 247 ℳ (1 112 018 i. Vorj.), der Reingewinn: 360 139 ℳ (298 362). Die **Dividende** 176 000 ℳ = 8 % (148 500 = 9 %).

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Kaiser hat am 12. März seine Mittelmeerreise auf dem Norddeutschen Lloyddampfer »König Albert« von Bremerhaven aus angetreten. Bis Neapel, wo der Kaiser seine Yacht besteigen wird, ist folgender Reiseplan vorgesehen und zum Teil schon erfüllt: In Dover am 14. März angekommen, Weiterfahrt an demselben Tage, Ankunft in Vigo am 15. d. M. abends. Am 16. Weiterfahrt nach Gibraltar. Ab 20. wird die Reise nach Port Mahon fortgesetzt. Am 22. von dort nach Neapel, wo der Kaiser am 24. März eintrifft.

* * *

Die zweite Vierteljahrkarte für die Ost- und Nordsee ist von der Seewarte herausgegeben worden. Wie ihre Vorgängerin, die bekanntlich in allen nautischen Kreisen sehr beifällig aufgenommen wurde, bringt sie eine Menge wertvollen Materials für alle Ost- und Nordseefahrer.

* * *

Nach den Angaben der staatlichen Kai-Verwaltung benutzten im letzten Jahre 5328 Schiffe mit 5 039 505 t N.-R. die Hamburger Kaianlagen; gegen 1902 eine Zunahme von 214 Schiffen mit 266 739 t.

* * *

Der Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd beschloß der für den 11. April in Aussicht genommenen Generalversammlung eine Dividende von 6 pCt. in Vorschlag zu bringen. Laut Jahresbericht schlägt der Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie gleichfalls die Verteilung einer Dividende von 6 pCt. vor. — Die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft zahlt 7 pCt., die Bremer D.-Ges. »Triton« keine Dividende. — Die D.-Ges: »Argo« Bremen schließt das Geschäftsjahr 1903 mit einer Unterbilanz von Mk. 157 245.

* * *

Der Direktor des Germanischen Lloyd Herr Konsul Otto Schlick wird am 24. März in einer Versammlung der Institution of Naval Architects einen Vortrag über Beseitigung der Rollbewegungen der Schiffe, über eine von ihm selbst erdachte Erfindung halten.

* * *

Die Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Lübeck ist durch Generalversammlungs-Beschluß vom 27. Februar d. J. aufgelöst.

* * *

Die Stadtverordneten-Versammlung beschloß eine Erweiterung des Düsseldorfer Hafens und bewilligte dafür einstimmig $6^1/_2$ Millionen Mark.

* * *

Das hamburgische Seeamt hat seit dem 11. März seine Diensträume nach dem Zivil-Justizgebäude Zimmer Nr. 314) verlegt.

* * *

Ausland.

Die Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kopenhagen, bezahlt ebensowenig wie sie es für 1902 getan hat, auch für 1903 eine Dividende.

* * *

In den »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens« (Heft Nr. 4, Pola 1904), ist in ausführlicher Darstellung das Ergebnis nächtlicher Beobachtungen der Kimmtiefe geschildert worden. Wir weisen auf diese Publikation besonders hin.

* * *

Im Jahre 1903 sind in Schweden von 15 Schiffswerften 26 Dampfer von 15 776 t und 9 Segelschiffe von 1917 t oder zusammen 35 Fahrzeuge mit insgesamt 17 693 t fertiggestellt worden.

* * *

In der Zeit vom 2. bis 9. März sind Lloyds neun russische Schiffe als von den Japanern aufgebracht gemeldet. Unter ihnen acht Dampfer und ein Segler. Sie umfassen einen Raumgehalt von 10 930 t.

* * *

Eine am 12. März abgehaltene Generalversammlung des Vulcain Belge, Antwerpen, hat die Liquidation des Unternehmens beschlossen.

* * *

Von Malmö geht eine Bewegung aus zu Gunsten des Zusammenschlusses skandinavischer und norddeutscher Reeder in einer Vereinigung mit der Absicht, eine Erhöhung der Frachtsätze herbeizuführen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 14. März. Als Mitglieder werden die Herren Hugo Eckhusen, Hugo Fritsch, Walter Heyne, Konsul Renck und Inspektor Sibbers aufgenommen. Nach kurzer Besprechung der Eingänge beschäftigt sich die Versammlung mit der Wahl einer Kommission zur »Beseitigung der Haftung der Reeder für Nautische Vergehen der Schiffsbesatzung«. Gewählt werden folgende Herren: Dir. Dr. Ecker, Generaldirektor Kothe, Dir. Peltzer, als Großreeder; Arp, Dir. Böger und Bramslöw als Kleinreeder; Dir. Dunker, Köpke und Reisse als Assekuradeure; Kapt. Elson, Jösting und Kauffmann als Nautiker; Drs. Dehn, Gütschow und Schaps als Juristen. Vor der Wahl wird noch angeregt, die schwierige Frage durch eine gemischte Kommission aus Mitgliedern des Nautischen-, des Seeschiffer-Vereins und des Vereins der Kapitäne und Offiziere zu behandeln. — Ein Herr Lichtenberger, der sich zur Vorführung eines Feuerlösch-Apparates angeboten hat, wird ersucht werden, am 28. März in der Sitzung des Vereins zu erscheinen. — Nächste Sitzung am 21. März.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 16. März. Als Mitglieder werden die Herren Kapt. Adolph Müller, E. Petersen, D. »Erna« und Schilling, D. »Martha Sauber« aufgenommen. Zur Vorbereitung für die Verhandlung der Vollversammlung wird mit dem Recht sich zu ergänzen, eine Kommission gewählt, welche dem Verein über ihre Stellungnahme zur »Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung« einen schriftlichen Bericht abzustatten hat. Mitglieder dieser Kommission sind die Herren: Bendix, Budde, Düker, Frantz, Meyer, Opitz und Sachse, als Ersatz die Herren Bauer und Elingius. Zu der vom Reichskommar des Bremerhavener Seeamts gegebenen Anregung über Mitnahme leuchtender Bojen faßt der Verein einen Beschluß, der nebst Begründung auf der nächstwöchentlichen Verbandsseite veröffentlicht werden wird. Die Versammlung beschließt sodann: nur noch bis zum Ende dieses Monats wöchentlich eine Sitzung abzuhalten, vom letzten Mittwoch im April bis zum ersten Mittwoch im September monatlich einmal zusammenzukommen, und das Wintersemester statt wie bisher im Oktober, schon im September anzufangen. — *Nächste Sitzung am 3. März. Tagesordnung: Wahl eines neuen Festausschusses; Besprechung über die Lichterführung vor ihren Ketten treibender Fahrzeuge; eine interne Angelegenheit.*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 10. März abgehaltenen Sitzung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Von den hierzu gemachten Vorschlägen entfielen 4 auf die Zentrale in Hamburg, 5 auf die Nebenstelle Hongkong. Unter den Eingängen fand die von der Seewarte herausgegebene Vierteljahrskarte für Nord- und Ostsee großen Beifall, zumal sie mit der Zusammenstellung der von den Fischerfahrzeugen zu führenden Lichter eine sehr willkommene Beigabe geliefert habe. Von dem Seeamte war der Spruch mit Begründung in dem Kollisionsfalle »Denderah« — »Alster« eingegangen. Derselbe stelle eine bisher nicht dagewesene Forderung an die Diensteinteilung des Kapitäns und gewissermaßen eine Entmündigung des ganzen Schiffsoffizierstandes dar. Wenn man den den Wachoffizieren der »Denderah«, sowie den dem Lotsen gemachten Vorwurf der groben Nachlässigkeit im Dienste auch als durchaus begründet anerkennen müsse, so behalte man sich doch vor, zu dem dem Kapitän von Riegen erteilten Tadel Stellung zu nehmen. Vor Eintritt in die Tagesordnung, laut welcher interne Vereinsangelegenheiten beraten werden sollen, wurde der in der »Neuen Hamb. Börsenh.« veröffentlichte Artikel über die Vorsitzendenwahl des Deutschen Nautischen Vereins sowie die dort gebrachte Antwort auf die Resolution des Hamburger Nautischen Vereins abfällig besprochen.

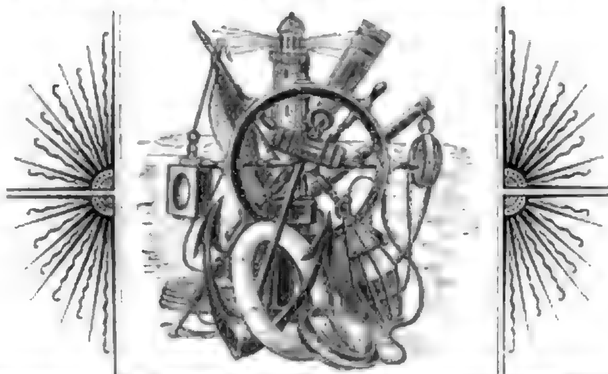
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Herr Kapt. Bendfeldt, Lübeck, teilt im Nachstehenden den Standpunkt der *Schiffergesellschaft* zu der Frage, welche **Lichter ein vor seinen Ankerketten treibendes Fahrzeug** führen müßte, mit. »Die Mitglieder unseres Vereins sind der Ansicht, daß ein Fahrzeug, welches vor seinen Ankerketten treibt, als manövrierunfähiges Fahrzeug anzusehen sei. Ist diese Manövrierunfähigkeit auch nicht direkt durch Unfall, sondern durch elementare Gewalten entstanden, so bleibt diese doch für das Fahrzeug bestehen, und hätte alsdann auch die in Art. 4a der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, hierfür vorgeschriebenen Lichter oder Tageszeichen zu führen.«

Besetzung der Kommandobrücke.

Bei der Untersuchung des Kollisionsfalles zwischen einem fahrenden und einem verankerten Dampfer bei Altenbruch folgte das Seeamt zu Hamburg dem Reichskommissar in seiner Kritik an dem Verhalten des Führers vom fahrenden Schiffe. Beide glaubten, daß es richtiger gewesen wäre, wenn sich der Kapitän, anstatt, wie er es getan hat, im Navigationszimmer zu verweilen, auf der Kommandobrücke aufgehalten hätte. Sie vertraten diesen Standpunkt, trotzdem die Brücke mit zwei Schiffsoffizieren und einem Lotsen besetzt gewesen war.

Gegen diese Auffassung hat sich eine Versammlung des Hamburger Seeschiffer-Vereins aus nachstehenden Gründen gewandt:

»Der Dampfer, der bei sichtigem Wetter die Elbe herunterging, war nach Genua bestimmt. Sein Führer, dem wegen der kommenden Fahrt durch die Nordsee und den Englischen Kanal eine strapaziöse Zeit bevorstand, vernachlässigte nicht seine Pflicht, sondern er handelte vielmehr im Interesse der Sicherheit des ihm anvertrauten Schiffes und seiner Besatzung, wenn er, solange der Lotse an Bord war, alles vermied, was seiner Widerstandsfähigkeit für die ihm in Aussicht stehenden langen Dienststunden Abbruch tun konnte. Als Führer eines besonders aus dem Heimatshafen gehenden Schiffes war er außerdem durch Erledigung einer großen Anzahl dienstlicher Verpflichtungen längere Zeit vor Abgang des Schiffes in Anspruch genommen gewesen.

Sein Verweilen im Navigationszimmer, um sich auszuruhen und zu kräftigen, wird noch begreiflicher, wenn man sich vergegenwärtigt, daß er von Hamburg ab bis zur Oste auf der Brücke gewesen war.

Es ist deshalb auf das Lebhafteste zu bedauern, daß weder vom Reichskommissar noch vom Seeamt auf diese naheliegenden Gründe nicht nur nicht Rücksicht genommen sei, sondern daß dem Kapitän wegen seines, nach Ansicht des Vereins durchaus korrekten Verfahrens ein Vorwurf gemacht wurde. Eine Zurechtweisung, die ihn wirtschaftlich schädige und die außerdem nicht im Einklang mit den Bestimmungen des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen stehe. Das Seeamt soll nach § 4 bei der Untersuchung der Ursachen des Seeunfalles insbesondere feststellen, »ob der Schiffer oder der Steuermann durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet hat.« Nicht aber soll das Seeamt, wie es im vorliegenden Falle geschehen ist, den Schiffsführern und Steuerleuten Ermahnungen erteilen. Wäre den klaren Bestimmungen des Gesetzes Folge gegeben, das Verhalten des Kapitäns hätte nicht beanstandet werden können, denn die Verantwortung würden wohl weder Reichskommissar noch Seeamt auf sich genommen haben: diese Kollision auf ein Verschulden des Kapitäns zurückzuführen.

Lebhafte Zustimmung fand die Behauptung eines Mitgliedes: daß, seit der jetzige Herr Reichskommissar seines Amtes walte, die Rügen, Tadel und Vorwürfe gegenüber Schiffsführern und Schiffsoffizieren wieder in sehr bedenklicher Weise zunähmen und daß es Pflicht des Vereins sei, die Unzulässigkeit solcher Maßregelungen öffentlich festzustellen. Eine solche Stellungnahme sei umso berechtigter, als den Kapitänen und Schiffsoffizieren kein Rechtsmittel zur Verfügung stehe, gegen derartige öffentliche Herabsetzung ihrer Handlungsweise Berufung einzulegen, obgleich sie durch diese Vorwürfe auf das Schwerste geschädigt würden.

Mehrere Mitglieder nahmen aus den angeführten Gründen Anlaß, auf die *ebenso notwendige wie dringliche Abänderung des reformbedürftigen Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen* hinzuweisen und, gestützt auf mehrfache Beispiele aus letzter Zeit, den Wunsch auszusprechen, daß der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine erneut den Anträgen der Reichskommissare und der Rechtsprechung der Seeämter seine Aufmerksamkeit schenken möge, um gegebenenfalls bei der Reichsregierung seine Anträge aus dem Jahre 1902 wieder in Erinnerung bringen zu können.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 13. Hamburg, den 26. März. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Seeofficiere sind als Seeamtsbeisitzer stets zu beeidigen.

Das Oberseeamt, das unter dem Vorsitz von Geh. Rat Werner, am 15. März eine Sitzung abgehalten hat, beschäftigte sich mit dem vom Flensburger Seeamt im November v. J. untersuchten Zusammenstoß eines Kauffahrteischiffes mit einer Barkasse der Kaiserlichen Marine. Das Urteil des Oberseeamts lautet: *„Der Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 23. November 1903 ist aufzuheben, und die Sache zur nochmaligen Verhandlung an die erste Instanz zurückzuweisen."* — Die Zurückweisung, ein sehr seltener Fall, ist darauf zurückzuführen, daß sich unter den Beisitzern des Flensburger Seeamts ein Seeoffizier befand, der zu der Verhandlung vom 23. November nicht vereidigt worden war. Aus welchen Gründen das Seeamt von der Vereidigung Abstand genommen hat, ist nicht ersichtlich, wenn man, außer der Ungesetzlichkeit des Unterlassens, insbesondere berücksichtigt, daß das Oberseeamt einen gleichen Fehler des Flensburger Seeamts einige Monate vor der Untersuchung der hier in Rede stehenden Kollision unverhüllt gerügt hat. Nur weil die Umstände des vorjährigen Falles (es handelt sich um den Seeunfall des Kieler Dampfers »Podbielski«) es nicht erforderten, nur deshalb wurde — und das ist unzweideutig in der Begründung des oberseeamtlichen Entscheides ausgesprochen — der Spruch des Flensburger Seeamtes damals nicht aufgehoben. Der bei der Untersuchung des Unfalles vom Dampfer »Podbielski« als Beisitzer zugezogene Marine-Offizier hat, wie hier auch s. Z. mitgeteilt wurde

»nach Auskunft des Seeamts seit mehreren Jahren wiederholt als gewählter Beisitzer in denjenigen Untersuchungen fungiert, in denen Fahrzeuge der Kaiserl. Marine beteiligt waren, und ist in der ersten Sitzung, in der er als Beisitzer fungierte, als solcher *beeidigt*, in den nachfolgenden Sitzungen aber nur zu der Erklärung veranlaßt worden, daß er sich durch den früher geleisteten Eid auch ferner für gebunden erachte; in gleicher Weise ist es seither mit den übrigen Beisitzern in der Annahme gehalten worden, daß damit der Vorschrift des § 9 des Seeunfallgesetzes genügt werde. Dieser Annahme vermag das Ober-Seeamt nicht zuzustimmen. Wenn auch die Bestimmung des § 9 nicht zu der Auslegung zwingt, daß für jeden Untersuchungsfall eine Beeidigung der Beisitzer auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes zu erfolgen hat, so kann doch die Wirkung der Beeidigung auf die Erfüllung eines Amtes sich nicht weiter erstrecken, als auf die Dauer dieses Amtes. Die aus der Liste (§ 8) gewählten Beisitzer werden zu dem Amte auf ein Geschäftsjahr berufen, *die gemäß § 11 als Beisitzer gewählten Militärpersonen* dagegen lediglich zur Mitwirkung bei der Untersuchung eines bestimmten Seeunfalls. Hieraus folgt, daß die letzteren *auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes jedesmal,* sobald sie zu diesem berufen werden, die übrigen Beisitzer aber gleich den Schöffen bei den Schöffengerichten für die Dauer des Geschäftsjahres bei ihrer ersten Dienstleistung in demselben *zu beeidigen sind.* Ist sonach die hier in Betracht kommende Untersuchungssache vor dem Seeamte zu Flensburg unter Mitwirkung von Beisitzern verhandelt worden, von denen zum mindesten einer auf die Erfüllung der Obliegenheiten seines Amtes durch einen für diese Untersuchung verbindlichen Eid nicht verpflichtet worden ist, so war das Seeamt nicht vorschriftsmäßig besetzt und demgemäß sein Spruch als auf einer Verletzung des Gesetzes beruhend anzusehen.«

An Deutlichkeit läßt diese Stellungnahme des Oberseeamts doch wirklich nichts zu wünschen übrig. Wenn das Flensburger Seeamt, wie im vorliegenden Falle, trotzdem seine alte Praxis aufrecht erhalten hat, so ist diese Sachlage im Interesse seines Ansehens zu bedauern. Eine schädliche Wirkung wird durch sie auch auf den Schiffsführer ausgeübt, der nun noch weitere Wochen im Zweifel über die Stellungnahme des Oberseeamts zum Antrage des Reichskommissars leben muß. —

Noch weniger verständlich aber als die Nichtbeachtung der Ausführungen des Oberseeamts im Falle »Podbielski« ist die Stellungnahme des Flensburger Seeamts am 18. März, als vor Eintritt in das eigentliche Verfahren (Untersuchung über die Strandung des Dampfers »Wega«) der Vorsitzende nach der Tagespresse bemerkt hat:

»Das Oberseeamt habe schon bei einer im April v. J. ergangenen Entscheidung des hiesigen Seeamts über den Zusammenstoß des Dampfers »Podbielski« mit einem Marinefahrzeuge sich dahin ausgesprochen, daß für die Beisitzer die Bezugnahme auf den früher geleisteten Eid den gesetzlichen Vorschriften nicht entspreche. (?) Der Reichskommissar habe aber vor einigen Tagen dem Vorsitzenden amtlich mitgeteilt, daß der derzeitige Vorsitzende des Oberseeamts ihm bekannt gegeben habe, er sei sich im Wege schriftlicher Abstimmung mit den von ihm zur oberseeamtlichen Verhandlung am 15. d. M. einberufenen Beisitzern schon vor dem Termin darüber einig geworden, daß der Spruch des Seeamts Flensburg über den Zusammenstoß des Dampfers »August« mit einer Marinebarkasse wegen der Unterlassung der Beeidigung eines als Beisitzer fungierenden Seeoffiziers als nichtig aufzuheben, und die Sache zur nochmaligen Verhandlung an die erste Instanz zurück zu verweisen sei. Es könne nun dahingestellt sein, wie der Vorsitzende weiter ausführt, ob dieser Beschluß des Oberseeamts ohne vorgängige mündliche Verhandlung nach Form und Inhalt den erforderlichen Bestimmungen entspreche, und glaube er auch nicht, daß das Seeamt gesetzlich verpflichtet sei, derartige Entscheidungen des Oberseeamts zu beachten. Da indessen das Seeamt seinen Aufgaben nicht gerecht werden könne, wenn es sich der Gefahr aussetzt, daß seine Sprüche vom Oberseeamt als nichtig erklärt werden, müsse im Interesse des Dienstes dafür Sorge getragen werden, daß dem Oberseeamt wegen derartiger Formmängel hierzu keine Gelegenheit gegeben werde. Fortan würden deshalb jedesmal die einberufenen Beisitzer aufs neue vereidigt werden.«

Wir fragen nun jeden unbefangenen Leser, ob aus der vorhin veröffentlichten Begründung zum Fall »Podbielski« als Absicht des Oberseeamts hervorgeht, daß *jeder* Beisitzer wieder vereidigt werden solle? Wir ersehen aus der Stellungnahme des Oberseeamts nur die Forderung, daß die nach § 11 des Gesetzes, nicht aber, daß die nach § 8 berufenen Beisitzer in jedem Falle zu vereidigen seien. Oder ist es anders?

* * *

Der Einfluß des Panamakanals

auf den gesamten europäisch-amerikanischen-ostasiatischen Verkehr ist nach der kürzlich erfolgten Unterzeichnung des zwischen Panama und den Ver. Staaten abgeschlossenen Bauvertrages in der englischen und in der amerikanischen Presse Gegenstand lebhafter Auseinandersetzungen gewesen. Werden bis zur Eröffnung des Kanals auch noch Jahre vergehen, daß aber der Bau, nachdem ihn der Yankee einmal in die Hand genommen hat, nicht dasselbe Schicksal wie das Lessep'sche Projekt haben wird, steht wohl außer Frage. Eine neue und gewaltige Dampferroute nach dem Pazifik und dem fernen Osten wird den Handelsflotten aller Länder geöffnet werden. Es wird eine Revolution in den Verkehrsverhältnissen eintreten wie wir sie selbst nach Eröffnung des Suezkanals nicht erlebt haben. Wie groß die Wegekürzungen sind, die durch die Benutzung des Kanals gewonnen werden, zeigt die nachstehende der »Shipping Gazette« entnommene Tabelle, in der M. den Weg durch die Magellan Straße und P. die Fahrt durch den Kanal (in Seemeilen ausgedrückt) kennzeichnet:

Von	Über	Nach San Franzisko	Nach Callao	Nach Iquique	Nach Valparaiso
Liverpool	M	14 084	10 072	9 591	8 831
	P	8 038	6 098	6 760	7 369
Hamburg	M	14 534	10 522	10 041	9 281
	P	8 467	6 527	7 198	7 798
Antwerpen . . .	M	14 255	10 243	9 762	9 002
	P	8 188	6 248	6 910	7 519
New-York . . .	M	13 714	9 702	9 221	8 461
	P	5 299	3 359	4 021	4 630
Norfolk (Va.) . .	M	13 640	9 628	9 147	8 387
	P	5 097	3 157	3 819	4 428
New-Orleans . .	M	14 114	10 102	9 621	8 861
	P	4 698	2 758	3 420	4 029
Galveston	M	14 296	10 284	9 803	9 043
	P	4 790	2 858	3 520	4 129

Diese Zahlen sprechen für sich selbst. Betrachten wir dagegen den Kanal nur als Durchfuhrstraße nach Ostasien, dann stellt er allein den Ver. Staaten und insbesondere seinen Osthäfen Vorteile in Aussicht. New-York, Philadelphia, New-Orleans sowie die ganzen Golfhäfen kommen in relativ nahe Berührung mit den nördlichen Pazifikplätzen, während für die von europäischen nach ostasiatischen Häfen bestimmten Schiffe die Durchfahrt durch den Suez-Kanal nach wie vor der kürzeste Weg bleiben wird. Den allergrößten Einfluß wird aber der Panama-Kanal auf die Segelschiffahrt ausüben. Heute vermittelt sie in der Hauptsache den Frachtverkehr zwischen Europa und der Westküste Amerikas. Wiederholt vorgenommene Versuche, den Seglern dieses Dominium durch die Einstellung großer, billig und langsam fahrender Frachtdampfer zu entreißen, mußten, weil sie erfolglos blieben, aufgegeben werden. Die Tramps vermochten den erstklassigen, schnellfahrenden Seglern nicht Stand zu halten. Dieses Verhältnis, das sich zum Nachteil der Segelschiffahrt nach Eröffnung des Kanals ändern wird, gewährt allen Denjenigen einen traurigen Ausblick, die im Segelschiff die wahre und einzig richtige Schule des Seemanns sehen. Nie hat die Welt seit der Klipperzeit so schnelle, formvollendete und niemals überhaupt so große Segelschiffe gesehen, wie sie heute mit der Pünktlichkeit eines Passagierdampfers den Warenaustausch zwischen Europa und der Westküste

Amerikas aufrechterhalten. Wohin sollen sie sich wenden und was soll aus ihnen werden, wenn es den Frachtdampfern durch Benutzung des Panamakanals gelingt, die Frachtraten noch unlohnender, als sie heute sind, zu gestalten, um den Verkehr an sich zu reißen? Dieser befürchtete Umschwung der Verhältnisse wird sich aber nicht allein auf die südpazifikischen Häfen beschränken, er wird auch in den nördlichen und insbesondere in San Franzisko Platz greifen. Das sind trübe, sehr trübe Aussichten für alle Segelschiffsreeder. Auch für die amerikanischen, liegt der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit doch heute in der ihnen durch Gesetz geschützten Fahrt zwischen östlichen und westlichen Häfen der Vereinigten Staaten. Nach der Kanaleröffnung hat für Segelschiffe dieses der amerikanischen Flagge gewährleistete Privilegium natürlich keinen Wert mehr. Selbst dann nicht, sofern später die Fahrt von beispielsweise New-York nach San Franzisko durch den Kanal, also durch ein fremdes Land, als Küstenverkehr im Sinne des Gesetzes aufgefaßt werden sollte. Aus einer solchen Auslegung des Gesetzes würden ausnahmslos die Dampfer Vorteile ziehen. Abgesehen von den der Segelschiffahrt in Aussicht stehenden Nachteilen, wird durch die Eröffnung des Panamakanals der europäischen Schiffahrt ihr Wettbewerb mit der amerikanischen außerordentlich erschwert werden. Deshalb wird auch die Kunde über den Abschluß des Bauvertrags zwischen Panama und den Ver. Staaten, so bedeutsam sie in kultureller Beziehung sein mag, nur von amerikanischen und vielleicht auch von japanischen Schiffahrttreibenden freudig begrüßt worden sein.

Sonntagsarbeit in belgischen Häfen.

Zu der Frage der Sonntagsruhe für Schiffsleute und Hafenarbeiter haben die Handels- und Reedereikreise Antwerpens, die sich in der Fédération maritime anversoise eine kräftige Vertretung geschaffen haben, in bemerkenswerter Weise Stellung genommen. Seitens der belgischen Regierung wird die Vorlage eines Gesetzes geplant, worin eine Regelung der Sonn- und Festtagsarbeit im Sinne einer völligen Sonntagsruhe herbeigeführt werden soll. Demgegenüber verlangt der mit der Wahrnehmung der Interessen der Handels- und Reedereikreise betraute Ausschuß der Fédération maritime die Vornahme einer sorgfältigen Enquête, durch die bei unparteiischer Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse festgestellt werden soll, ob Mißstände wirklich vorhanden sind, die eine Intervention des Gesetzgebers rechtfertigen würden. Die Antwerpener Reederei erhob gegen die Pläne der Regierung den Einwand, daß vor allem der regelmäßige Dampferdienst, wie er sich seit Indienststellung der modernen Schnelldampfer für den Personen- und Frachtenverkehr ausgebildet hat, in seiner jetzigen Gestalt und Konkurrenzfähigkeit nicht aufrecht erhalten werden könnte, wenn es den Reedereien und Schiffseignern nicht gestattet ist, die infolge elementarer Ereignisse eingetretenen Verzögerungen in der Abwicklung des Transportgeschäftes wiedereinzubringen. Voraussichtlich wird man in Belgien zu einer ähnlichen Entscheidung in dieser Angelegenheit gelangen, wie sie die neue Seemannsordnung getroffen hat.

Die Frage der Dampfer-Zertifikate.

(Schluß.) Von *Nautikus.*

Also um ein Dampferpatent zu erwerben, hat der junge Seemann zunächst diese Abneigung gegen den Dampferdienst zu überwinden; kommt nun noch hinzu, daß er mit dem Patent lediglich die Berechtigung erwirbt, auf Dampfern zu fahren und sie zu führen, daß ihm also der Weg zur Führung eines Segelschiffs überhaupt versperrt ist, so wird die Abneigung gegen den Ausbildungsgang auf Dampfern noch wesentlich verstärkt werden und er wird nach wie vor der althergebrachten Laufbahn den Vorzug geben, um später ein vollgültiges Zertifikat, das für alle Arten Seeschiffe gilt, zu erlangen.

Als ein Ausweg böte sich hier allerdings die Maßregel dar, entgegen dem Vorgange Englands und Norwegens, eine Minderwertigkeit der Zertifikate nicht platzgreifen zu lassen, sondern nur vollgiltige Befähigungszeugnisse auszustellen, einerlei ob die Schiffsoffiziers-Kandidaten den praktischen Borddienst auf Dampfern oder Seglern kennen gelernt hätten. Ob ein solcher Weg gangbar sich erweisen könnte, mag bezweifelt werden. Denn es ist doch nicht recht einzusehen, wie ein Schiffsoffizier mit ausschließlicher Kenntnis des Dampferdienstes auf einem Segler sollte seinen Posten als Steuermann ausfüllen können. Er würde sich in eine ihm ganz fremde Welt hineinversetzt fühlen. Ohne eine Kenntnis der Takelage, ohne Kenntnis der Benennungen der Unzahl von Tauen und Enden, wie wir sie auf großen Schiffen finden, ohne Kenntnis des Ineinandergreifens und Funktionierens dieses Gewirrs, eine Kenntnis, die, soll sie fest wurzeln, zu ihrer Erlangung Monate, ja ein paar Jahre erfordert — ohne fast eine Spur solchen Wissens und Könnens würde der junge Vorgesetzte doch eine recht unglückliche Figur an Bord spielen. Allerdings würde ja selten, nur ausnahmsweise der Umstand eintreten, daß solcher Schiffsoffizier eine Stelle als Segelschiffs-Steuermann oder Kapitän erlangte oder sich darum bewürbe. Immerhin scheint es doch kaum angängig, solchem Schiffsoffizier die gesetzliche Befugnis zur Bekleidung dieses Postens

zu verleihen. Vollgültige Patente würden den Interessen der großen Nordsee-Segelschiffsreedereien, die schon seit längerer Zeit über Mangel an geeigneten Seesteuerleuten klagen, da sich alles mehr der Dampferfahrt zuwendet, kaum gut zu machenden Schaden zufügen. Überhaupt ist es ja ein springender Punkt in den Erörterungen über diese Angelegenheit, daß die Interessen der Eigner großer Segelschiffe, die von der Gesetzgebung auch zu gunsten der Ausbildung eines tüchtigen seemännischen Nachwuchses, nicht außer Acht gelassen werden dürfen, den Interessen der Dampferreeder der drei Ostseestädte in gewissem Sinne entgegenstehen. Ohne diesen Gegensatz möchte sich die Frage noch leichter erledigen lassen. — Sind nun aber aus mehrfachen Gründen vollgiltige Patente nicht angängig, so mag es andererseits zweifelhaft erscheinen, ob minderwertige Sonderpatente, wegen des gewiß vorhandenen Widerstrebens der Seeleute solche zu erwerben, im Sinne der Antragsteller einen durchgreifenden Erfolg haben können.

Es ist den Ostseereedereien ein Vorwurf daraus gemacht worden, daß sie statt der früheren zwei Steuerleute jetzt nur noch einen Schiffsoffizier an Bord ihrer Schiffe führen, weil durch diese Änderung in der Bemannungsart die herrschende Kalamität wenigstens zum Teil mitverschuldet sei. Diesen Vorwurf möchten wir nicht für berechtigt halten. Zunächst muß eine Reederei namentlich in Zeiten des Niedergangs, wo von Gewinn für die kleinen Frachtdampfer ja gar nicht mehr die Rede sein kann, ihren Betrieb tunlichst ökonomisch einrichten; das gebietet einfach die Pflicht der Selbsterhaltung. Wenn Schiffe statt zweiter Steuerleute, die ja leider nur eine geringe Gage beziehen, Bootsleute heuern und diesen höhere Gagen bezahlen, so geschieht das jedenfalls nicht aus Liebhaberei sondern aus dem harten Gebot der Notwendigkeit heraus. Hierzu tritt noch der Umstand, daß die Lage eines zweiten Steuermanns auf einem kleinen Frachtdampfer, wo ihm nur ein paar Deckshände zur Verfügung stehen, namentlich im Hafen wahrlich keine angenehme ist; er muß, wofern er sich nicht vollständig überflüssig als Badegast fühlen will, tüchtig mitarbeiten, denn für eine andere Betätigungsweise ist kaum irgend welche Gelegenheit vorhanden. Man kann es daher einer Reederei nur Dank wissen, wenn sie diese in mehr als einer Hinsicht unbequemen Stellungen nicht besetzt. Die meisten Schiffsoffiziere würden bei passender Gelegenheit doch sofort ihren Dienst wechseln, wenn nicht die Aufrückung zum I. Offizier sehr bald zu gewärtigen wäre. Ferner tritt zu gunsten der getroffenen Einrichtung hierzu der Umstand: je weniger Offiziere, desto besser die Aufrückungsverhältnisse zum Kapitän. Also auch in Rücksicht auf diese wichtige Frage bietet die Einrichtung nicht von der Hand zu weisende Vorteile.

Die Freunde der Dampferpatente könnten den Satz für ihre Bestrebungen in Anspruch nehmen: Es handelt sich doch nur um eine Frage der Zeit. Es ist auch richtig, wir hätten diese Bahn vielleicht schon betreten müssen, wenn nicht die Schulschiffsbewegung, die trotz aller Gegnerschaft zum Heil deutscher Schiffahrt zur rechten Zeit zum siegreichen Durchbruch gelangte, vor einigen Jahren eingesetzt hätte, um uns einen tüchtigen Nachwuchs für die verantwortungsvolle Schiffsoffizierslaufbahn zu liefern. Sogar große Segelschiffe, wie wir ganz neuerdings aus dem Vorgehen des Viermasters »Alsterburg« sehen, das 16 Schiffsjungen zur weiteren Ausbildung an Bord nahm, wenden sich der Lösung der Schiffsjungenfrage und der Frage des Nachwuchses in unserer Handelsmarine in größerem Maßstabe zu, ein Weg, der allerdings in der Ostsee aus finanziellen Gründen nicht beschritten werden kann. Zwar sind die Segelschiffe, was deren Anzahl betrifft, in stetem Niedergange begriffen, aber die Periode ihres gänzlichen Aussterbens kann noch lange, noch ein Jahrhundert auf sich warten lassen; ja, so wenig die Windmühlen von dem Riesen Dampf verdrängt sind, so wenig wird es wahrscheinlich dem Dampf und dessen Ausnutzung auf dem Meere gelingen, die schimmernden Segel von seiner Oberfläche zu verjagen. Noch auf Jahrzehnte hinaus, das kann schwerlich bestritten werden, wird es den Seglern beschieden sein, eine bedeutungsvolle Rolle auf dem blauen Wasser zu spielen. Anderenfalls müßte das Turbinensystem, dem anscheinend die Zukunft gehört, schon in wenigen Jahren eine ungeahnte Ausbreitung erfahren und erstaunliche Ersparnisse bringen unter Gewährung einer ebenso großen Sicherheit des Betriebes.

Ungewöhnliche Verhältnisse, sagt man, erheischen ungewöhnliche Maßnahmen. Für den Einzelnen ist es schwer, ja fast unmöglich, zu ermessen, wie groß die Kalamität und der Mangel an Seesteuerleuten ist, unter dem die antragstellenden Ostseehäfen leiden. Stettin, mit seiner ungleich bedeutenden Reederei, hat wenig über den beregten Mangel zu klagen gehabt; nur ganz vorübergehend ist das Angebot von Kräften nicht ausreichend gewesen; es hat sich daher wegen Befürchtung einer alsdann nicht mehr ausreichenden Qualifikation des Standes der Schiffsoffiziere dem Vorgehen der Schwesterstädte nicht angeschlossen. Nur eine Notlage, eine wirkliche Notlage der leider unter der Ungunst der Verhältnisse leidenden Ostseereedereien könnte uns schweren Herzens bestimmen, eine Maßregel gutzuheißen, die nicht allein die bedeutende Segelschiffsreederei der Nordsee schädigt, sondern auch nach dem Urteil der großen Mehrheit der Sachkenner in nautischen Dingen geeignet erscheint, die Tüchtigkeit der Führer unserer Schiffe herabzumindern.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

6) Unterschied zwischen Totalverlust und Beschädigung. Gewöhnliche und außergewöhnliche Leckage.

Der Kläger hatte auf Grund laufender Polize 143 Tierces Honig, die auf dem Dampfer Navaron von Havannah nach St. Nazaire und von da mit Umladung nach Hamburg zu transportieren waren, bei der Beklagten versichert. In Hamburg sind nur 86 Tierces angelangt. Die übrigen 57 Tierces, die mit Rumfässern und Schwammballen zusammen in einem besonderen Schiffsraume verstaut waren sind infolge Loskommens der Staulage bei stürmischem Wetter völlig zertrümmert worden. Der Inhalt ist ausgelaufen. Die Trümmer der Fässer wurden in St. Nazaire öffentlich verkauft. Die Versicherung ist abgeschlossen auf Grund der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen mit der Klausel »frei von Beschädigung und Bruch außer im Strandungsfalle«.

Der Kläger nahm die Versicherungsgesellschaft auf Ersatz des Schadens in Anspruch, indem er geltend machte, es liege ein Totalverlust vor. Das Landgericht zu Hamburg verurteilte die Beklagte nach dem Klag-Antrage. Auf Berufung der Beklagten aber erkannte das Hanseatische Oberlandesgericht auf Abweisung der Klage. Die Revision des Klägers blieb ohne Erfolg.

Um darzulegen, daß hinsichtlich der nicht abgelieferten 57 Tierces im Sinne der Versicherungs-Bedingungen nicht »Beschädigung«, sondern »Totalverlust« vorliege, verweist der Kläger sowohl auf den gemeinen Sprachgebrauch, als auch auf die Ausdrucksweise des Gesetzes, das in §§ 611, 613 H. G. B. zwischen gänzlichem oder teilweisem Verluste einerseits und Beschädigung andrerseits streng unterscheide. Der § 103 A. S. V. B. stehe dieser Auffassung nur scheinbar entgegen. Wenn hier von einem Schaden gesprochen werde, der in einem durch Beschädigung entstandenen gänzlichen oder teilweisem Verluste bestehe, so sei hierbei nur der Fall ins Auge gefaßt, daß infolge der Beschädigung die Ware für sich allein vollständig verdorben sei. Wo aber die Ware samt ihrer Verpackung in Verlust geraten sei, da könne von einer Beschädigung nicht mehr gesprochen werden. In solchem Falle liege Totalverlust vor. Deshalb könne auch der Verlust der Ware durch Leckage nicht unter den Begriff des Totalverlustes fallen, wenn wenigstens die Verpackung noch vorhanden sei. Nur der Fall könne nach § 103 A. S. V. B. noch unter den Begriff der Beschädigung gebracht werden, wo die Güter während der Reise wegen Beschädigung und drohenden Verderbs verkauft werden mußten.

Diesen Ausführungen kann nicht zugestimmt werden. Vielmehr erscheint die Abweisung der Klage sowohl auf Grund des § 106 als des § 103 A. S. V. B. gerechtfertigt. Es ist zunächst mit dem Oberlandesgerichte anzunehmen, daß es sich hier um einen Fall der sog. außergewöhnlichen Leckage handelt. Der Begriff der Leckage und die mehrfach vorkommende Unterscheidung zwischen »gewöhnlicher Leckage« und »außergewöhnlicher Leckage« ist im H. G. B. (vergl. §§ 456, 459, 616, 618, 657, 821) nicht näher bestimmt, aber aus der Vergleichung der einschlägigen Vorschriften unschwer zu entnehmen. Man wird unter gewöhnlicher Leckage das regelmäßige Dringen gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung der letzteren verstehen. Im Gegensatze hierzu fällt unter die außergewöhnliche Leckage das durch äußere oder gewaltsame Beschädigung der Gebinde herbeigeführte Auslaufen. Doch ist hiermit der Begriff der außergewöhnlichen Leckage nicht erschöpft. Vielmehr müssen hierunter auch Fälle gerechnet werden, wo infolge der eigentümlichen, natürlichen Beschaffenheit des Gutes ein das gewöhnliche Maß übersteigendes Aussickern stattgefunden hat (§ 459 Ziff. 4 H. G. B.). Im Sinne der A. S. V. B. wird der Gegensatz durch die Vorschrift des § 106 Abs. 2 bestimmt. Hiernach hat im Interesse einer einfachen und praktischen Handhabung jede Leckage, die einen näher bestimmten Prozentsatz des Flüssigkeitsinhaltes übersteigt, ohne Rücksicht auf ihre Ursache als außergewöhnliche zu gelten. Für solche außergewöhnliche Leckage haftet der Versicherer nach § 106 Abs. 1 nur in ganz bestimmten Fällen, von denen hier, wie unstreitig ist, keiner vorliegt.

Zu dem gleichen Ergebnisse führt die Anwendung des § 103 A. S. V. B. Daß im Sinne dieser Bestimmung ein Schaden, der in einem gänzlichen Verluste besteht, noch als »Beschädigung« beurteilt werden kann, ergibt sich klar aus seinem Wortlaute. Entscheidend ist nicht der Umfang des Schadens, sondern die wirkende Ursache. Deshalb erscheint es verfehlt, auf die Unterscheidung Gewicht zu legen, ob außer der Ware auch deren Verpackung in Verlust geraten ist. Hätte man dies beabsichtigt, so würde es zweifellos Ausdruck gefunden haben. Die Unterscheidung würde sich auch als unzweckmäßig erweisen, weil der Gegensatz zwischen Ware und Verpackung im Einzelfalle (insbesondere bei der sog. Originalverpackung) zweifelhaft sein kann. Das Kriterium zwischen Verlust und Beschädigung im Sinne der See-Ver-

sicherung ist vielmehr der schadenbringenden Ursache zu entnehmen. Stellt sich diese als eine solche dar, die zwar die Ware angreift, aber erst durch die unbehinderte Dauer der Einwirkung zum völligen Verluste führt, so wird in der Regel nur Beschädigung angenommen werden können.

Urteil des I. Ziv.-Sen. v. 20. Januar in Sachen Gabain contra Marine Insurance Co. Rep. I. 381/03.

Der Jahresbericht des Seemannsamtes zu Hamburg für das Jahr 1903.

Hat der Jahresbericht (oder wie es heißt), die Statistik des hamburgischen Seemannsamtes in jedem Jahre Anspruch darauf gehabt, von nautischen Kreisen mit Aufmerksamkeit verfolgt zu werden, um wie viel mehr der letztjährige, berichtet er doch über Begebenheiten in einem Zeitraum, der zum dreivierten Teile unter dem Einflusse der neuen Seemannsordnung stand. Es ist daher begreiflich, wenn insbesondere den Kapiteln über Desertionen und über Strafgelder mit besonderem Interesse entgegengesehen wird. Ehe wir uns zu ihnen wenden, einige Bemerkungen über andere auch recht beachtenswerte Angaben.

Die hamburgische Reederei bestand Ende 1903 aus 982 Schiffen mit einer Besatzung von 25 852 Mann und einem Netto-Raumgehalt von 1 245 972 t, gegen 924 mit 24 283 und 1 174 440 im Vorjahre. Der letztjährige Schiffsbestand setzte sich zusammen aus 245 Seglern mit 3432 Mann und 225 354 t, 119 Leichtern mit 434 bezw. 35 886, 14 Lustfahrzeugen mit 60 bezw. 462, 594 Dampfern mit 21 834 bezw. 983 933 und 10 Hochseefischereidampfern mit 101 Mann Besatzung und 337 t R. An der Zunahme von 71 532 t N.-R. sind die Dampfer mit 65 143 t und, ein erfreuliches Zeichen, die Segelschiffe mit 6300 t beteiligt.

An- und abgemustert wurden 5731 Schiffe mit 101 043 Mann, gegen 5855 mit 101 367 im Vorjahre. Diese Abnahme von beinahe 300 Personen, sie wird sich auch noch in anderen Angaben bemerkbar machen, ist auf die größere Inanspruchnahme des Cuxhavener Seemannsamtes zurückzuführen, das, um es gleich vorweg zu nehmen, 2707 Personen im letzten Jahre mehr als in 1902 an- und abgemustert hat.

Die dem Cuxhavener Bürgerverein auf seine Anfrage von der Hamburg-Amerika Linie gewordene (auf S. 145 veröffentlichte) Antwort läßt den Schluß zu, daß die kurze Blütezeit des Cuxhavener Seemannsamtes schon im laufenden Jahre den alten Verhältnissen, wie sie vor 1902 waren, wieder zugunsten des hamburgischen Seemannsamtes Platz machen wird.

Die Zahl der auf ausländischen Schiffen mit Erlaubnis des Seemannsamtes angemusterten deutschen Seeleute hat von 2091 auf 2012 abgenommen; eine unwesentliche Veränderung, die, weil sie wohl zufällig ist, zu besonderen Folgerungen keinen Anlaß bietet. Bemerkenswerter ist schon die Abnahme ausländischer Seeleute auf deutschen Schiffen. Im Jahre 1902 waren unter 52 720 Angemusterten 2508 Ausländer, 1903 unter 51 488 nur 2017; also beinahe 500 Ausländer weniger. Beträchtlich zurückgegangen ist das Kontingent der Schweizer von 339 auf 115, der Österreicher von 333 auf 264, der Schweden von 299 auf 224, der Dänen von 470 auf 377, der Holländer von 142 auf 92 etc. Besonders auffallend ist noch die Abnahme der Chinesen von 289 auf 191.

Der Wiedergabe wert, weil sie in knappen Zahlen ein Bild des hamburgischen Seeverkehrs widerspiegeln, sind auch die Angaben der Bestimmungshäfen der angemusterten Schiffe und ihre Anzahl. Darnach gingen 306 Schiffe nach dem Mittelmeer, 29 nach dem Schwarzen Meer, 1380 nach anderen europäischen Häfen, 222 nach der Ost- und 6 nach der Westküste Amerikas, 96 nach Westindien, 47 nach der Ost- und 110 nach der Westküste Afrikas, 50 nach Australien, 83 nach Ost-Indien, 59 nach Ost-Asien.

Als Todesursache von 275 Personen (283 i. V.) sind für 106 (112) Krankheiten, für 120 (129) Unfälle und für 16 (29) Selbstmord oder Mord angegeben. Am Fieber (Malaria, Gelbes, Schwarzwasser) starben 17, an Cholera 1, 32 an unbekannten Krankheiten, 8 an Lungenleiden, 20 an Herzleiden, 2 an Skorbut, 18 an anderen inneren Krankheiten. Unter den 1926 gemeldeten Unfällen auf deutschen Schiffen waren insbesondere zurückzuführen: 93 (129) auf Kopfverletzungen, 101 (59) auf Augenverletzungen, 604 (616) auf Finger-, Hand- und Arm-Verletzungen, 483 (570) auf Bein- und Fuß-Verletzungen, 341 (385) auf Verletzungen anderer Körperteile, 90 (87) Leistenbrüche etc. Zur Untersuchung gelangten im ganzen 281 (314) Unfälle, 244 (255), davon auf Dampfern und 37 (59) auf Seglern. Von den 244 der Dampfer entfielen 148 auf das Decks- und 96 auf das Maschinenpersonal.

Wir kommen nun zu den zur Kenntnis des Seemannsamtes gelangten Desertionen der in Hamburg im Jahre 1903 angemusterten Personen. Sowieso ein unerquickliches Thema, besonders aber für das Ergebnis des verflossenen Jahres, ist doch die Desertionsziffer um 851 höher als in 1902. Im Hamburger Hafen, also unmittelbar nach der Anmusterung desertierten 455 (370) Schiffsleute und in ausländischen Häfen 2110 (1344). Zwei Tabellen geben näheren Aufschluß. Die eine (I) zählt die Deserteure nach ihrer Charge an Bord auf, die andere (II) nach ihrer Anzahl in einzelnen namhaft gemachten ausländischen Häfen.

Aus der Tafel I, soweit die ausländischen Häfen in Betracht kommen, ist ersichtlich: eine erhebliche Zunahme desertierter Matrosen von 226 in 1902 auf 346 in 1903, Stewards von 169 auf 256, Kochsmaate etc. von 112 auf 231, befahrener Trimmer von 223 auf 306 und insbesondere unbefahrener Trimmer von 128 auf 389. Ein sehr bedauernswertes Ergebnis im Interesse der Reedereien, denen durch die Anheuerung neuer Kräfte natürlich erhebliche Ausgaben erwachsen. Im Übrigen aber ohne Besorgnis, weil Stewards, Kochsmaate und Trimmer in ihrer großen Mehrzahl Personen sind, die Schiffbruch in einem anderen Lebensberuf erlitten haben und von denen viele ihre Stellung an Bord schon mit der Absicht annehmen, um im Auslande, besonders in New-York, ihr Fortkommen zu suchen. Nicht mehr viel anders liegen die Verhältnisse bei manchen Dampfermatrosen. Sehr bedauerlich in dieser Tabelle ist aber die Tatsache, daß im letzten Jahre 9 Steuerleute und 4 Maschinisten desertiert sind; in 1902 waren es nur 3 im ganzen. Wohltuend berührt dagegen die Abnahme der Desertionen von Unteroffizieren (Boots- und Zimmerleuten, Segelmachern und Quartiermeister), sie ist um ein Drittel gegen das Vorjahr geringer.

Unter den ausländischen Häfen steht New-York mit 1085 (782) Deserteuren bei weitem an erster Stelle. Baltimore folgt mit 136 (46), Philadelphia 105 (66), San Franzisko 90 (74), Antwerpen 56 (21), Neapel 43 (1), Buenos Ayres 42 (16), Adelaide 39 (5), New-Orleans 30 (16), Sydney 29 (22), Genua 25 (3), Rosario 25 (2), Tacoma 23 (25). Von den 2110 Desertionsfällen ereigneten sich allein 1470 in Häfen der Ver. Staaten. Die Zeit seit Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung ist noch sehr kurz, sonst wäre man versucht, aus der Anzahl der Desertionen in Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, englischen Ostküste-Häfen etc., Schlüsse auf den Einfluß des § 48 zu ziehen, der bekanntlich die Zahlbarkeit von Vorschußnoten nur an die Bedingung knüpft, »daß der Schiffsmann sich bei der

Abfahrt an Bord befindet.« Da das Heuerbureau des Vereins Hamburger Reeder, unter Berufung auf § 47, seit einiger Zeit keine Vorschußzahlungen mehr gewährt, müssen wir abwarten, ob die nächstjährige Statistik des Seemannsamtes eine Abnahme der Desertionen in den vorherbezeichneten Häfen feststellen wird.

Nun noch einige Worte über die Geldstrafen, die im letzten Jahre vom Seemannsamt verhängt worden sind. Allgemein, insbes. aber in den Kreisen der Schiffsleute, wurde nach Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung ein Rückgang der Strafgelder gemutmaßt. Während früher die Beurteilung über die Vergeben gegen die Bestimmungen der Seemannsordnung vorwiegend im Ermessen des Wasserschouts lag, ist in Hamburg bekanntlich seit dem 1. April v. J. an Stelle der früheren Instanz ein Seemannsamt mit einem ständigen Vorsitzenden und zwei wechselnden Beisitzern getreten. Eine kollegiale Behörde, in der nach Stimmenmehrheit entschieden wird. Wer nun die sehr liberale Rechtsprechung des hamburgischen Seemannsamtes näher verfolgt hatte, mußte an eine Abnahme der Strafgelder glauben, insbesondere wenn er unter dem Einfluß der Angriffe stand, mit dem die sozialistische Presse die Rechtsprechung des verstorbenen Wasserschout bedacht hatte. Hat sich diese Mutmaßung nun als richtig erwiesen? Nein, denn die vom Seemannsamt erkannten Strafgelder im Betrage von 15 739 ℳ sind um rund 1000 ℳ höher als im vorigen Jahre. Noch größer ist der Unterschied zwischen beiden Jahren in den von auswärtigen Seemannsämtern eingesandten Strafgeldern; 1902 betrugen sie 3617.10 ℳ, 1903 aber 6335.54 ℳ.

Zahlbarkeit von Vorschußnoten.

Der Kläger, Gastwirt K. in Hamburg, fordert vom Beklagten, dem Verein Hamburger Reeder, aus zwei am 14. April 1903 von der Heuerstelle auf den Vorzeiger ausgestellten Vorschußanweisungen für den Bootsmann Schultz vom Schiffe A. in der Höhe von (80 und 76 Mk.) 156 Mk. mit der Behauptung, daß Schultz sich bei Abfahrt des Schiffes A an Bord befunden habe. Beklagter hat eingewendet, daß die Vorschußanweisung nach ihrem Wortlaut erst nach Abgang des Schiffes vom letzten europäischen Hafen zahlbar sein solle und Schultz in diesem Zeitpunkt sich nicht an Bord befunden habe, indem er in Leith das Schiff ohne Erlaubnis verlassen habe, wogegen vom Kläger behauptet ist, daß Schultz in Leith grundlos entlassen worden sei. — Der Beklagte wurde in beiden Instanzen verurteilt und zwar, nach der »Hans. Gerichts-Ztg.« vom O. L. G. V am 15. Januar 1904 aus folgenden Gründen:

»Mit der landgerichtlichen Entscheidung ist davon auszugehen, daß durch die seit dem 1. April 1903 in Kraft getretene Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 die in der früheren Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 zugelassene Vertragsfreiheit hinsichtlich der Zahlbarkeit der Anweisungen von Vorschüssen auf die Heuer eines Schiffsmanns aufgehoben ist. Im § 38 des früheren Gesetzes war bestimmt, daß die Zahlungen an Schiffsleute nach ihrer Wahl entweder baar oder mittelst einer auf den Reeder ausgestellten, auf Sicht zahlbaren Anweisung geleistet werden müssen, wenn nicht ein anderes vereinbart ist. Diese Befugnis einer anderweiten Vereinbarung ist aber im ersten, sonst ebenso wie im § 38 lautenden Satz des § 48 der neuen Seemannsordnung beseitigt und dafür bezüglich der entweder vereinbarten oder nach dem Ortsgebrauch des Hafens üblichen Vorschußzahlung dem Kapitän zwar ein Wahlrecht gegeben, die Zahlung entweder in baar oder mittelst einer auf den Reeder ausgestellten Anweisung zu leisten; dagegen ist in einem zweiten Satz bestimmt, daß die Vorschußanweisung im übrigen unbedingt und auf Sicht gestellt sein muß und nur an die einzige Bedingung geknüpft werden darf, daß der Schiffsmann sich bei der Abfahrt des Schiffes an Bord befindet. Die Begründung des Regierungsentwurfs spricht sich zu diesem Punkte für die Beibehaltung der bisher üblichen Anweisung auf den Vorschuß im Interesse des Reeders aus, bemerkt aber, es solle nur die Bedingung zulässig sein, daß der Schiffsmann sich bei der Abfahrt des Schiffes an Bord befindet; vgl. Drucksachen des Reichstages, 2. Session 1900/02 erster Anlagenband S. 45; bei der Beratung des Gesetzes im Reichstage äußerte der Berichterstatter in der zweiten Lesung hierzu: »Die Vorschußnote sei an die Frage gebunden, kommt der Mann an Bord oder nicht?« und bei der dritten Lesung ist der § 44 des Entwurfes (jetzt § 48 des Gesetzes) als nicht angefochten unverändert angenommen worden; vgl. Stenographische Berichte Bd. 4 S. 2864 und Bd. 6 S. 5087. Ist schon hiernach und nach den im Gesetze gebrauchten Worten: »darf« und »muß« zu folgern, daß man grundsätzlich die Vertragsfreiheit bezüglich der Zahlbarkeit von Vorschußanweisungen ausschließen und eine für den Kapitän zwingende Vorschrift geben wollte, so wird jeder Zweifel auch durch die Strafvorschrift im § 114 Nr. 7 beseitigt, welche sich gegen den Kapitän richtet, wenn er den Vorschriften der §§ 46, 48 betreffend die Auszahlung der Heuer und der Vorschüsse zuwiderhandelt. Derselbe macht sich mithin sogar strafbar, wenn er die Anweisung auf den Heuervorschuß an eine andere, als die im Gesetz zugelassene Bedingung knüpft oder nicht auf Sicht stellt und die hier in Frage stehenden Anweisungen, welche ihre Zahlbarkeit an den Vorzeiger nicht auf Sicht, sondern auf den völlig unsicheren Zeitpunkt des Abgangs des Schiffes A. vom »letzten« europäischen Hafen und auf die Bedingung stellt, daß der Schiffsmann Schultz nicht blos den Dienst angetreten hat, sondern auch sich an Bord befindet, wenn das Schiff den letzten europäischen Hafen verläßt, enthält also offenbar einen Verstoß gegen das gesetzliche Verbot und gegen das Strafgesetz. Deshalb aber ist die in der Vorschußnote für ihre Zahlbarkeit gestellte Bedingung, daß Schultz nach Abgang des Schiffes vom letzten europäischen Hafen sich an Bord befinden müsse, gemäß § 134 B. G. B. nichtig, wie auch die praktische Wertlosigkeit der Anweisung wegen des schwer zu erbringenden Nachweises, daß die Bedingung eingetreten sei, keinem Zweifel unterliegen kann. Offenbar zur Verhinderung derartiger Schwierigkeiten beschränkt das Gesetz die zugelassene Bedingung ausdrücklich nur auf den Zeitpunkt der Abfahrt des Schiffes und bringt damit unzweideutig zum Ausdruck, daß es sich nur um die Ausreise des Schiffes aus demjenigen Hafen handelt, in welchem der Schiffsmann angemustert ist und seinen Dienst anzutreten hat. Nur an die Voraussetzung also, daß sich Schultz in Hamburg beim Abgang des Schiffes an Bord befindet, durfte die Zahlbarkeit der Vorschußanweisung gebunden werden und bei dem geflissentlichen Ausschluß der Befugnis einer vom Gesetz abweichenden Vereinbarung kann auch keine Rede davon sein, daß etwa dem gewöhnlichen und ungezwungenen Begriff der Abfahrt des Schiffes ein anderer Sinn von den Vertragsteilen bei der Anmusterung unterlegt werden durfte. Ob die strenge Befolgung des Gesetzes und die Zahlbarkeit der Anweisung sobald das Schiff den Hamburger Hafen verläßt, zu dem Ergebnis führt, daß der Schiffsmann schon in Cuxhaven von Bord gehen und auf solche Weise die noch nicht oder erst zum kleinsten Teile verdiente Heuer sich verschaffen kann, muß gegenüber dem Gesetzeswillen bedeutungslos bleiben; gegen derartige Vorkommnisse richten sich die Strafandrohungen sowohl des § 298 Str. G. B. wie der §§ 93 bis 96 der Seemannsordnung; abgesehen hiervon könnten sie vielleicht bewirken, daß der auch seitens des Beklagten nicht bestrittene bisherige Ortsgebrauch eines Heuervorschusses und dessen Leistung durch Zahlungs-

anweisungen nicht ferner beibehalten, sondern abgestellt würde. Jedenfalls darf sich der beklagte Verein auf die gegen das Gesetz verstoßende Bedingung nicht berufen und steht ihm insoweit der § 134 B. G. B. entgegen, so kann sich nur fragen, ob ihn andererseits der § 139 dazu berechtigt, das ganze Rechtsgeschäft, durch welches der Bootsmann Schultz für das Schiff A. von seinem Kapitän angemustert wurde, als nichtig und für ihn nicht verbindlich zu behandeln, obwohl unstreitig Schultz seine Dienste dem Schiffe jedenfalls bis Leith geleistet hat. Dieser Standpunkt des beklagten Vereins würde sich nach dem Wortlaut des § 139 B. G. B. zwar rechtfertigen, aber nur dann, wenn nicht anzunehmen wäre, daß die Anmusterung auch gegen eine dem Gesetze entsprechende Vorschußanweisung, also ohne den wichtigen Teil des Rechtsgeschäftes ebenfalls erfolgt sein würde. Unbedenklich muß man jedoch zu der entgegengesetzten Ansicht gerade mit Rücksicht auf den im Hamburger Hafen bestehenden Ortsgebrauch und auf die Erfahrung des täglichen Lebens gelangen, daß Schiffsleute ohne einen Heuervorschuß und eine sofort beim Abgang des Schiffes zahlbar zu machende Vorschußanweisung schwerlich zur Anmusterung bereit sind. Das Berufungsgericht hält es danach für ausgeschlossen, daß die Anmusterung unterblieben sein würde, wenn der Kapitän der gesetzlichen Vorschrift gemäß eine nur auf die zugelassene Bedingung beschränkte Vorschußanweisung erteilen durfte oder konnte.

Gemäß § 139 B. G. B. sind somit die hier eingeklagten Vorschußanweisungen nur soweit sie die ungesetzlichen Zahlungsbedingungen enthalten, für nichtig, im übrigen aber für rechtsverbindlich zu erachten und da der Bootsmann Schultz bei der Abfahrt des Schiffes A. von hier sich unbestritten an Bord befunden hat, auch zu honorieren.

Verkehr auf den vom Reiche subventionierten Dampferlinien.

Der Verkehr auf den vom Reiche subventionierten Dampferlinien im Jahre 1902 gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

1. Linie nach Ostasien und Australien.

Der Gesamtverkehr der beiden Linien — Aus- und Heimreise zusammengenommen — belief sich auf 311 558 t im Werte von 331 450 000 ℳ gegen 305 031 t im Werte von 312 482 000 ℳ im Jahre 1901. Hierin sind nicht mit eingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 20 306 000 ℳ gegen 20 964 000 ℳ im Jahre 1901.

Es entfielen auf die Ausreise 153 828 t im Werte von 130 652 000 ℳ gegen 163 638 t im Werte von 128 725 000 ℳ im Jahre 1901, auf die Heimreise 157 730 t im Werte von 200 798 000 ℳ gegen 141 393 t im Werte von 183 757 000 ℳ im Jahre 1901.

Danach zeigt die durch die Reichspostdampfer vermittelte Aus- und Einfuhr im Jahre 1902 gegen das Vorjahr eine Zunahme um zusammen 6527 t und 18 968 000 ℳ an Wert. Dabei entfallt auf die Ausfuhr ein Rückgang um 9810 t in der Menge, dagegen eine Steigerung im Werte der Waren um 1 927 000 ℳ, während die Einfuhr um 16 337 t und 17 041 000 ℳ gegen das Vorjahr zugenommen hat. Die Zahl der Reisen hat sich gegen das Jahr 1901 nicht bedeutend verändert; es haben je 43 Aus- und Heimreisen stattgefunden gegen 41 Aus- und 39 Heimreisen im Jahre 1901.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen mit 181 936 t im Werte von 233 801 000 ℳ teil — auch hier wieder ohne Einrechnung der Edelmetalle und Kontanten.

Der Anteil der australischen Linie an der Gesamtbeförderung betrug — ohne Edelmetalle und Kontanten — 129 622 t im Werte von 97 649 000 ℳ.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

Ostasiatische Linie:

	1902				1901			
	Klasse			Zus. Kl.	Klasse			Zus. Kl.
	I	II	III	I-III	I	II	III	I-III
Ausreise . .	4765	2799	2248	9812	4300	2640	2311	9251
Heimreise . .	4192	2581	3627	10400	4192	2603	4757	11552
Zus.	8957	5380	5875	20212	8492	5243	7068	20803
Australische Linie:								
Ausreise . .	2048	1640	3643	7331	1775	1419	3134	6328
Heimrsise . .	1725	1544	3187	6456	1030	1017	2473	4520
Zus.	3773	3184	6830	13787	2805	2436	5607	10848

2. Deutsch-Ostafrikanische Linie.

Der Gesamtverkehr auf dieser Linie, Ausreise und Heimreise zusammengenommen, belief sich auf 121 628 t im Werte von 63 573 000 ℳ bei 13 Rundfahrten nach jeder der beiden Richtungen und 26 Aus- und Heimreisen auf der Zwischenlinie gegen 102 690 t im Werte von 49 874 000 ℳ bei 68 Aus- und Heimreisen im Jahre 1901. Hierbei sind nicht mitgerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 1 118 000 ℳ im Jahre 1902, 1 251 000 ℳ im Jahre 1901.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft 43 418 t im Werte von 14 147 000 ℳ, d. h. 59.9 % des Gesamtgewichts und 45.0 % des Gesamtwertes der auf der Ausreise geladenen Waren.

Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt 22 627 t im Werte von 16 625 000 ℳ, d. h. 46.3 % des Gesamtgewichts und 51.7 % des Gesamtwerts der auf der Heimreise verfrachteten Güter.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

Östliche Rundfahrt:

	1902				1901			
	Klasse			Zus. Kl.	Klasse			Zus. Kl.
	I	II	III	I-III	I	II	III	I-III
Ausreise . .	1311	1299	1684	4294	848	717	992	2557
Heimreise . .	303	455	728	1486	165	263	623	1051
Zus.	1614	1754	2412	5780	1013	980	1615	3606
Westliche Rundfahrt:								
Ausreise . .	656	772	1244	2672	209	256	349	814
Heimreise . .	1157	991	1240	3388	519	449	617	1585
Zus.	1813	1763	2484	6060	728	705	966	2399
Zwischenlinie:								
Ausreise . .	681	624	750	2055	747	718	739	2204
Heimreise . .	645	555	393	1593	1386	1166	1427	3979
Zus.	1326	1179	1143	3648	2133	1884	2166	6183
Alle Linien:								
Ausreise . .	2648	2695	3678	9021	1804	1691	2080	5575
Heimreise . .	2105	2001	2361	6467	2070	1878	2667	6615
Zus.	4753	4696	6039	15488	3874	3569	4747	12190

Die Steigerung des Reiseverkehrs ist auf die Vermehrung der Zahl der Reisen auf Grund des am 1. April 1901 in Kraft getretenen neuen Vertrags zurückzuführen. Die noch unter dem alten Vertrag ausgeführten Reisen sind der Zwischenlinie zugerechnet worden.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Februar 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
Schwimmdock		400 t Hbk.	Eine schwedische Firma	Howaldtswerke, Kiel		
FD	225×31'6"×15'7"	—	A. Kirsten, Hamburg	Bremer Vulkan	Elve	G
»	233×34×16'10"	1700 t Tf.	O. Zelck, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Albert Clemens	
»	265×38×19'9"	2500 »	H. W. Heidmann, Altona	Henry Koch, Lübeck	Helen Heidmann	
			b) englische Werften.			
K	450' Länge	16350 Dpl.	Britische Admiralität	Regierungswerft in Portsmouth	New Zealand	
FD	360×45×26	3050 BRT.	W. Johnston & Co., Liverpool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Arranmore	BC
»	414×50×31'4"	—	Grace Bros & Co., London	Thompson & Sons, Sunderland	?	L
»	352×48×27'2"	—	S. M. Kuhnle & Söhne, Bergen	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Sverre	»
»	400×50×32'2"	7700 t Tf.	J. Marke Wood, Liverpool	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	Acara	»
	340×50×25'3"	6150 »	Weddel, Turner & Co., London	W. Doxford & Sons, Sunderland	Glaine	
»	324×44×23'1"	—	Groedel Bros S. S. Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Gisella Groedel	»
»	300×45×22	4000 »	Ungarische Reederei	Wm. Dobson & Co., Walker	Hierongui	
»	335×48×24	5100 »	R. B. Stocker, Manchester	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Cranford	»
»	424×67'9"×40	12000 »	Britische Admiralität	Swan, Hunter & Wigham Richardson		
»	289×41×20'7"	—	C. T. Boe, Arendal	Short Brothers, Sunderland	Havs	N
»	255×35×19	—	J. Johansen & Co., Glasgow	J. Priestman & Co., Sunderland	Heimdal	LN
PD	435×54×32	8250 »	Milburn & Co., London	R.&W. Hawthorn, Leslie & C., Hebburn	Port Phillip	
FD	301×43×21'5"	—	Hain S. S. Co., St. Joes	J. Readhead & Sons, South Shields	Tregarthen	L
»	220×35×16'2"	—	A. P. Andersen, Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Lucy Andersen	»
»	353×49×25'2"	—	W. H. Cockerline & Co., Hull	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Britannic	
			c) schottische Werften.			
PD	490×56×35	8500 BRT.	Union Castle Line, Liverpool	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Dover Castle	L
FD	260×37×20	2750 t Tf.	Miller & Co., Glasgow	R. Duncan & Co., Port Glasgow	Elsiston	
»	230×34×16'6"	1600 »	H. Watson & Co., Manchester	A. Rodger & Co., »	Thirlmere	
J	239×32×15'9"	1200 »	F. W. Vanderbilt, New-York	Ailsa Shipb. Co., Troon	Warrior	
FD	—	3500 »	Gota & Aznar, Bilbao	Campeltown Shipb. Co.	Bakio	
S	330×47×28	3200 BRT.	G. J. H. Siemers & Co., Hamburg	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Hans	G
FD	390×52×29'6"	7250 t Tf.	H. & W. Nelson, Liverpool	Russell & Co., »	Highland Watch	
»	mit Turbinenausrüstung 300×40×24'6"	—	Eine irische Firma	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Princess Maud	
»	180×27×13'4"	—	Murray, M'Nale & Co., Glasgow	Murdoch & Murray P.-Glasgow	Rossbank	
»	385×48×29'9"	4400 BRT.	Raeburn & Verel, Glasgow	Napier & Miller, Yoker	Scottish Monarch	BC
»	—	800 »	Eine irische Firma	J. Fullerton & Co., Paisley	Dublin	L
»	295×41×24'6"	3600 t Tf.	Fraissinet & Co., Marseille	Arch., M'Millan & Co., Dumbarton	Esterel	»

Ausserdem: a) 1 Schleppdampfer. b) 1 Rad-Fahrdampfer, 1 Saugbagger, 1 Seeleichter, 1 Küstendampfer. c) 3 Flußdampfer, 1 Schooner, 1 Fischdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Strandrecht an der niederländischen Küste.

Die Presse hat sich in jüngster Zeit recht häufig mit Strandungen fremdländischer Schiffe, u. A. des deutschen Dampfers »Preußen«, an der niederländischen Küste beschäftigt und sich dabei in durchaus nicht schmeichelhafter Weise über die »hülfsbereite« Bevölkerung dieser Küste geäußert. Wir sind der festen Überzeugung, so schreibt die »Deutsche Wochenzeitung in den Niederlanden«, daß das bestehende, einer Abänderung dringend bedürftige, Gesetz betreffs der Entlohnung für Hülfeleistung bei Strandungen, das an Deutlichkeit viel zu wünschen übrig läßt, die Küstenbewohner zu mancher unschönen Handlungsweise förmlich herausfordert. Wir lassen die einschlägigen Gesetzesparagraphen in wörtlicher Übersetzung folgen:

»Es ist niemandem erlaubt, ohne ausdrückliche Zustimmung des Schiffers oder seines Stellvertreters, sei es auch unter dem Vorwand helfen oder bergen zu wollen, an Bord eines Schiffes zu kommen.

Schiffe, die an Außengründen vor der Küste stranden oder zerschellen, und Güter, die in See oder auf solchen Außengründen aufgefischt werden, dürfen durch niemand geborgen oder gerettet werden, es sei denn, daß der Schiffer oder sein Stellvertreter dabei gegenwärtig.

Falls der Schiffer, Befehlshaber, Eigentümer der Ladung oder Konsignierte gegenwärtig ist, müssen die genannten Schiffe und Güter diesem durch die Berger sofort, gegen genügende Sicherheit für ihren Berglohn, übergeben werden.

Falls in See oder auf den Außengründen gerettete Schiffe oder Güter geborgen oder aufgefischt werden, ohne daß der Schiffer, Befehlshaber usw. anwesend oder bekannt ist, müssen dieselben sofort einem befugten Beamten in der nächstgelegenen Ortschaft überbracht werden, der sie zu beaufsichtigen hat.

Bei Übertretung verlieren die Berger ihren Berg- oder Hülflohn und müssen Schadenersatz leisten, unbeschadet der darauf gesetzten gerichtlichen Strafe.

Nie darf Strandrecht von gestrandeten oder geretteten Schiffen oder Gütern, seien es niederländische oder fremde, erhoben werden; von feindlichen Schiffen dagegen wohl.

Für die geleistete Hülfe muß Hülf- oder Berglohn entrichtet werden.

Hülflohn wird zugewiesen, wenn durch geleistete Hülfe und Beistand die Schiffe und Ladungen, es sei insgesamt oder nach geschehener Löschung, wieder sicher in See oder in einen sichern Hafen gebracht worden sind.

Hülflohn wird berechnet nach der Schnelligkeit, womit man, nach Entdeckung der ersten Gefahr, Hülfe geleistet hat; nach der Zeitdauer, in welcher der Dienst geleistet wurde; nach der Anzahl Personen, die dabei notwendigerweise mitgearbeitet haben; nach der Art der Dienstleistung und unter

Berücksichtigung der Gefahr, in welcher die Berger verkehrt haben.

Die Fälle, in welchen Berglohn bewilligt wird, sind:

Wenn Schiffe oder Güter, es sei in See oder an den Küsten, unbeaufsichtigt und als Seefunde aufgefischt, gefunden oder geborgen werden.

Wenn Güter geborgen werden, die von Schiffen herrühren, welche in der Brandung oder auf dem Strand aufsitzen und in solcher Gefahr sich befinden, daß sie nicht mehr als sicherer Unterkunftsraum für die Bemannung angesehen werden können.

Wenn Güter aus zerschellten Schiffen geborgen werden.

Schließlich, wenn Schiffe, die infolge der Gefahr, in welcher sie verkehren oder wegen Mangel an Leibesschutz durch die Bemannung verlassen werden, oder wenn diese Schiffe, nach Rettung der Bemannung, durch Berger besetzt werden, und danach Schiff und Ladung entweder ganz oder stückweise in sichern Hafen gebracht werden.

Die Feststellung der Hülfs- oder Berglöhne und die Ernennung von Sachverständigen geschieht in Streitfällen durch den befugten Richter.

Diese Artikel sind außerordentlich dehnbar und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß, mit Bezug darauf, ein Schiffsführer sich nur im äußersten Notfall zum Verlassen seines Schiffes entschließen wird.

Davon zeugte vor Kurzem die Strandung des »Schouwen II« an der Zandvoorter Küste. Trotzdem dieses Schiff durch die Brandung schrecklich zugerichtet wurde, verweigerten der Kapitän und die Bemannung die durch das Rettungsboot gebotene Hülfe. Der wackere Kapitän Mellema erklärte, das Schiff sei nicht in Gefahr. Erst nach langem Parlamentieren und nachdem er die Versicherung erhalten hatte, nicht im Geringsten in seinen Rechten gekürzt zu werden, begab er sich für kurze Zeit an den Strand, kehrte aber direkt wieder zu den Seinen in die kochende Brandung zurück.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« in Bremen erteilte der A.-G. »Weser« den Auftrag zum Bau eines **Dampfers** von etwas größeren Dimensionen als diejenigen des kürzlich auf derselben Werft erbauten Dampfers »Leda«.

* * *

Stapelläufe.

Am 18. d. M. lief auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning, der Passagierdampfer **»Kong Haakon«** für die Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger, glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: $62 \times 8.68 \times 4.28$ m; Tragf. 400 t. Das Schiff ist als Sturmdeckschiff nach den Regeln der höchsten Klasse des Norske Veritas aus bestem Siemens Martin-Stahl gebaut und erhält elegante Passagiereinrichtungen. Eine dreifache Expansionsmaschine von ca. 1200 HP. und 2 Dampfkesseln von entsprechender Größe werden dem »Kong Haakon« bei 3.65 m Tiefgang und ca. 200 t Ladung eine Geschwindigkeit von $13^1/_4$ Knoten verleihen.

Vermischtes.

Die Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik in Bremen, welche bekanntlich auf dem Areal der ehemaligen Reparaturwerkstätte des Norddeutschen Lloyd errichtet wurde, und nunmehr seit zwei Jahren in Betrieb befindlich ist, erfährt in der nächsten Zeit durch Errichtung einer mit den modernsten Einrichtungen versehenen und unter Berücksichtigung der neuesten technischen Errungenschaften auf diesem Gebiete ausgestatteten *Kleinbessemerei* eine ganz besonders wertvolle Erweiterung. Die Ausführung dieser Anlage erfolgt nach den Zeichnungen und Plänen des Eisenhütteningenieurs Unckenbolt in Charleroi. Derselbe, ein Deutscher von Geburt, ist Spezialist auf diesem Gebiete, und gleiche Anlagen sind in Belgien mit bestem Erfolge im Betrieb. Das Gießereigebäude befindet sich bereits im Bau, und die erforderlichen Apparate sind an prompte Lieferanten in Auftrag gegeben worden, sodaß die Inbetriebnahme der neuen Anlage mit Bestimmtheit im April zu erwarten sein wird. Die Größe der Anlage ist so gewählt, daß Stahlfassonstücke bester Qualität bis zu 1 t schwer und den Bedingungen des Germ. Lloyd entsprechend, hergestellt werden können. Die Errichtung einer solchen Anlage in Norddeutschland dürfte den interessierten Kreisen sehr willkommen sein.

Vorsicht in der Einfahrt zum Hafen von Mozambique. Bei der Untersuchung des Seeunfalles, den der RPD. »Kronprinz« im Dezember 1902 bei der Ausfahrt aus dem Hafen von Mozambique durch Aufstoßen auf ein Riff erlitten hat, fällte das Seeamt zu Hamburg folgenden Spruch: »Die Ursache des Unfalles liegt in einer nördlichen Versetzung durch den an diesem Tage stark einlaufenden Strom, sowie darin, daß sich, wie nach den Vermessungen des französischen Kriegsschiffes »Capriborne« anzunehmen ist und auch dadurch bestätigt wird, daß jetzt an der Unfallstelle eine Boje ausgelegt ist, die Risse von Hapstell-Sand etwas westlich vorgeschoben haben. Dem Kapitän Gaube wird eine Schuld nicht beigemessen.« Geht aus dieser Feststellung auch hervor, daß jetzt die gefährliche Stelle bei Hapstell Sand mit einer Boje versehen ist, so bleibt Vorsicht in diesem Fahrwasser doch noch geboten, da nachgewiesenermaßen die Abmessungen in der englischen und in der französischen Karte nicht übereinstimmen. Die englischen Angaben haben aber entschieden größeren Anspruch auf Richtigkeit, da sie mit Lotungen übereinstimmen, die nach dem Unfall des deutschen Dampfers von einem portugiesischen Kriegsschiffe vorgenommen sind.

Die **englische** Admiralität gab am 15. März ein Verzeichnis der **Subsidien** heraus, die von der Regierung englischen **Schiffahrts-Gesellschaften** gezahlt werden. Seit dem Jahre 1887 wurden, abgesehen von den Summen, die infolge der Postkontrakte gezahlt würden, an acht englische Gesellschaften 712 376 £ 12 s 7 d Subsidien gewährt. Diese Summen verteilen sich auf die verschiedenen Linien wie folgt: Cunard-Linie rund 229 881 £, White Star rund 185 970 £, P. & O. Linie rund 161 375 £, Canadian Pacific rund 89 093 £, Inman rund 26 990 £, Orient rund 7063 £, Royal Mail rund 7117 £, Pacific rund 4885 £. Für diese Summe halten die genannten Gesellschaften im ganzen 31 Schiffe zur Verfügung der Admiralität. Für verschiedene andere Schiffe derselben Gesellschaften, die ebenfalls zur Verfügung gehalten werden, wird vorläufig noch keine Subsidie gezahlt.

Wüstenstaub auf See. Vom 10° N.-Br. bis zur Höhe der Kanarischen Inseln beobachtete der La Plata-Dampfer »Granada« der Hamburg-Amerika Linie, der am 15. Februar Cap Verde passierte und am 20. Februar in Funchal anlangte, den im Frühjahr oft auftretenden braungelben Wüstenstaub, der sich an der Luvseite der Decksgegenstände ansetzte. Die Sichtigkeit der Luft wurde derartig beeinträchtigt, daß Schiffe, die in kaum 1 Sm Abstand vorüberkamen, nur schwach wahrnehmbar waren. Bei Annäherung an Madeira verlor sich der Staub, und die Luft wurde klarer. Ähnlich berichtet der Kapitän des Reichspostdampfers »Hamburg« der gleichen Reederei, der vom 24. Februar abends an auf der Fahrt von Neapel nach Aden vor Port Said Wüstenstaub begegnete. Der Wind wurde südlich und die Luft so unsichtig, daß bei Tage höchstens eine Kabellänge weit zu sehen war, bei Nacht das starke Feuer von Port Said nur fünf Seemeilen weit ausgemacht werden konnte.

Prüfungswesen.

Mit den nächsten Prüfungen für Schiffer auf großer Fahrt und für Seesteuerleute soll begonnen werden in *Geestemünde* am 13. April und am 20. Juni d. J., in *Leer* am 13. Mai d. J. Meldungen für die Prüfungen in Geestemünde nimmt der Navigationsschuldirektor daselbst entgegen. Meldungen für die Prüfung in Leer sind an den Navigationslehrer Hahn daselbst zu richten.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die deutsche Dampfschiffahrts-Ges. »Hansa« Bremen, verteilt Mk. 1 050 000 = 6 pCt. (6 pCt. im Vorjahre) Dividende; die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei Mk. 168 000 = 8 pCt. auf das erhöhte Aktienkapital (12 pCt. im Vorjahre); die Holland-Amerika Linie Mk. 984 000 = 8pCt. (5 Ct. im Vorjahre).

* * *

Der hamburgische Senat hat bei der Bürgerschaft die Bewilligung von 1 410 000 Mk. für die Vergrößerung des Kohlenschiffhafens auf Kuhwärder beantragt.

* * *

Herr Erik Pontoppidan, der Vizepräses der Handelskammer zu Hamburg, ist am 20. d. M. einem Herzleiden erlegen.

* * *

Laut Beschluß des Aufsichtsrats der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde Herr Johannes Kopp zum Direktor der Gesellschaft gewählt.

* * *

Die deutschen transatlantischen Schiffahrtsgesellschaften setzten angesichts des Kampfes mit der Cunardlinie den Zwischendeckspreis für den skandinavisch-amerikanischen Passageverkehr auf 18 $ herab, gegen die bisherige Minimalrate von 37¹/₄ $. (Das Bevorstehen dieses Ratenkampfes wurde in dem Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika Linie bereits angekündigt. D. R.)

* * *

Das neue Fahrwasser in Warnemünde, welches den Zugang zu dem Rostocker Hafen vermittelt, wird jetzt durch Nachbaggerung auf die projektierte Tiefe von 5¹/₂ m gebracht. Diese Tiefe ist überall auf dem Schiffahrtswege von der Stadt bis zur Strommündung fortgesetzt worden.

* * *

Ausland.

In Marseille erfolgte infolge der Weigerung einer Schiffahrtsgesellschaft entsprechend einer Aufforderung des internationalen Syndikats, die diesem Syndikat nicht angehörenden Hafenarbeiter zu entlassen, in den Docks und den hauptsächlichen Arbeiterplätzen der Reedereien eine Arbeitseinstellung.

* * *

Der Entwurf eines Gesetzes über die Schiffahrt, der dem Senat in Melbourne vorgelegt werden wird, bestimmt, daß die englischen Schiffer den australischen Küstenhandel nur unter der Bedingung betreiben dürfen, daß sie denselben Lohn zahlen und sich denselben Arbeitsbedingungen unterwerfen wie die australischen Schiffer. Die ausländischen Schiffer werden noch weiteren Beschränkungen unterworfen, sie müssen u. a. Sicherheit dafür leisten, daß sie die australischen Lohnsätze zahlen werden. Die westaustralischen Häfen sind von der Wirkung dieses Gesetzentwurfes ausgeschlossen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 21. März. Nach Erledigung der Eingänge hielt Herr Professor Dr. Herrmann vor einer sehr zahlreichen Zuhörerschaft den in Aussicht gestellten Vortrag über »*Wetterprognosen für den Ozean mit Hinweis auf ihre Bedeutung für die Schiffahrt.*« (Wir werden diesen bedeutsamen Vortrag in den nächsten beiden Nummern veröffentlichen. D. R.) Den sehr beifällig aufgenommenen Ausführungen folgte eine Diskussion mit dem Ergebnis, daß der Verein, auf Anregung des Herrn Dr. Schott, beschloß, am 28. März eine Kommission aus drei Mitgliedern zu wählen, die Vergleiche zwischen den Dekadenberichten und den Prognosen stellen soll.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 23. März. Eingegangen ist vom Königl. Preußischen Ministerium der öffentl. Arbeiten und für Handel und Gewerbe die Aufforderung, zu einer Beratung über die *Auslegung eines Feuerschiffes bei Norderney* einen Vertreter zu entsenden. Von der Verbandsleitung ist der Vorsitzende hierzu delegiert, der dieser Beratung heute in Berlin beiwohnte, weswegen die Versammlung von Herrn Kapt. Bendix geleitet wird. Zur *Lichterführung vor ihren Ketten treibender Fahrzeuge* entspinnt sich eine lange Debatte über die Praxis des Kettenaussteckens in schwerem Wetter, die sehr interessante Tatsachen zutage fördert. Die Stellungnahme (S. 148) der Lübecker Schiffergesellschaft scheint wenig Zustimmung zu finden, doch wird noch von einer Beschlußfassung in Anbetracht der Wichtigkeit des Gegenstandes abgesehen. — *Nächste Sitzung am 30. März. Tagesordnung: Wahl eines Festausschusses; Bericht des Vorsitzenden über die heutige Verhandlung in Berlin; eventl. weitere Besprechung über die Lichterführung vor ihren Ketten treibender Fahrzeuge.*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 17. März abgehaltenen Versammlung wurden 6 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand eine Vorbesprechung zu der Frage »*Aufhebung der Haftpflicht des Reeders für nautisches Verschulden.*« Die vom Verwaltungsrate des Vereins vorgeschlagene Kommission zur Beratung dieser Angelegenheit wurde genehmigt. Eine befreundete Korporation hatte in einem Schreiben der Ansicht Ausdruck gegeben, daß schon jetzt in Kollisionsfällen neben dem Reeder der Kapitän und der wachthabende Offizier haftbar für den Schaden gemacht würden. Dies wurde an einem Beispiel erwiesen. Darum müsse man sich fragen: was ist zu erwarten, wenn nach Aufhebung der Haftpflicht des Reeders, nicht nur der eigene, sondern auch der fremde Reeder sich an den Kapitän oder Schiffsoffizier halten *muß?* Welche Wirkung wird ein solches Verhältnis ferner auf die Sprüche des Seeamtes haben? Neben der berechtigten Patententziehung hat sich aus den augenblicklichen Verhältnissen heraus die Gewohnheit des öffentlichen Tadelns von Kapitänen und Schiffsoffizieren herausgebildet. Wie die Assekuradeure wohl mit Recht voraussehen, wird die Aufhebung der Haftpflicht des Reeders eine neue Praxis im *Seefahren* nach sich ziehen. Kann daraus eine neue Geflogenheit für das Seeamt entstehen, welche für Kapitän und Offiziere schädlich wirken würde? Daß eine Änderung der Praxis auf See entstehen werde, sei anzunehmen. An einigen Beispielen aus neuerer Zeit wurde gezeigt, daß mancher kleine Dampfer zum rücksichtslosen und leichtsinnigen Fahren neigt. Ein solcher werde sofort dem Drucke des seiner Haftpflicht ledigen Reeders folgen und zum Schreck aller darauflosfahren.

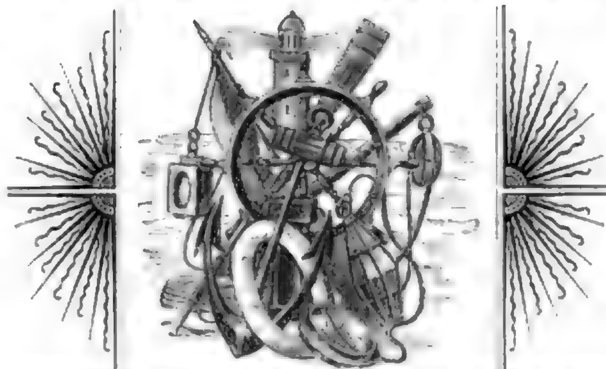
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Zur Ruderkommandofrage ist folgendes an den Verband vom 6. März datiertes Schreiben aus Stettin eingegangen:

Mit Gegenwärtigem machen wir Ihnen die höfliche Mitteilung, daß in unserm Verein der Beschluß gefaßt ist, auf allen Stettiner Schiffen vom 1. April 1904 bis zum 1. April 1905, in Befolgung der Kaiserl. Verordnung vom 18. Oktober 1903, die Kommandoworte »Nach Steuerbord« und »Nach Backbord« sinngemäß zu gebrauchen. Allen Stettiner Kapitänen ist dieser Beschluß per Postkarte mitgeteilt.

Auch den Lotsenkommandeuren in Stettin und Swinemünde ist von diesem Beschluß Kenntnis gegeben mit der Bitte, auf deutschen Schiffen diese Kommandos gebrauchen zu lassen. Wir glauben hiermit die beste Übergangsform gefunden zu haben, da »Rechts« und »Links« bis jetzt noch keinen nennenswerten Eingang bei uns gefunden hat.

Mit freundschaftlichem Gruße:

Der Seeschiffer-Verein »Stettin«. M. Bening.

Selbstleuchtende Nachtrettungsbojen.

Mit der Frage, ob im Interesse der Sicherheit von Menschenleben die Mitnahme leuchtender Rettungsbojen an Bord aller Schiffe zu empfehlen sei, beschäftigte sich auf Anregung des Reichskommissars vom Bremerhavener Seeamt, des Herrn Kontre-Admiral z. D. Thiele, der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. Eine zur Durchsicht des eingegangenen Materials eingesetzte Kommission aus den Herren Breuhahn, Frantz, Hilgendorf und Jerchau, stattete folgenden, später vom Verein angenommenen Bericht ab:

»Auf Anregung des Reichskommissars beim Seeamt Bremerhaven hat sich die unterzeichnete Kommission des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg mit der Frage der Einführung von leuchtenden Nachtrettungsbojen beschäftigt und ist zu dem Schlusse gekommen, daß häufig Menschenleben auf See verloren gegangen sind, weil die bei Nacht über Bord Gefallenen nicht gefunden wurden, ebensowenig wie die Verunglückten in der Lage gewesen sind, die ihnen zur Rettung über Bord geworfenen Bojen finden zu können. Aus diesen Gründen hält die Kommission die Einführung von leuchtenden Nachtrettungsbojen im höchsten Grade für wünschenswert. Aus dem der Kommission zur Verfügung gestellten Material, sowie aus den Erfahrungen der Mitglieder der Kommission lassen sich manche Beispiele dafür anführen, daß beim Vorhandensein von Nachtrettungsbojen Menschenleben höchst wahrscheinlich gerettet worden wären.

Die Kommission verkennt andererseits nicht, daß die Anbringung solcher Bojen besonders auf kleinen Schiffen mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden sein wird, jedenfalls sind ihren Mitgliedern keine Konstruktionen bekannt, die sich ohne weiteres für kleinere Fahrzeuge eignen würden. Diese Frage zu beantworten, bedarf noch weiterer Überlegung, doch ist die Kommission der Meinung, daß diese Lösung der heutigen Technik wohl gelingen dürfte.

Vor der Annahme des Berichtes wurde eingehend über die zur Zeit bestehenden Nachtrettungsbojen, über ihre Vor- und Nachteile gesprochen. Der Gröschner'schen Boje wurde unter voller Anerkennung ihrer guten Eigenschaften und ihrer Brauchbarkeit für große Schiffe nachgesagt, daß ihr durch Calcium Carbid genährtes Azetylen-Licht wegen Mangel an Zufuhr von Sauerstoff ausgelöscht worden sei, nachdem die Boje bei einem Versuche durch Ungeschicklichkeit eines Schiffsmannes eine Zeitlang unter Wasser gedrückt worden war. Diese nachteilige Eigenschaft der Boje beeinträchtige ihren Wert. Auch wurde behauptet, daß Calcium Carbid nach längerem Aufenthalt an Bord allmählig zersetzt werde, weil es den Einwirkungen der atmosphärischen Luft ausgesetzt sei. Den Holmes-Lights wurde, gestützt auf Erfahrungen aus der Praxis nachgesagt, daß ihre Brenndauer zu kurz sei, um den Erfolg bringen zu können, den sie versprechen. — —

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bittet die Einzelvereine, sich, laut Beschluß des Verbandes, mit der Angelegenheit zu beschäftigen und ihren Standpunkt zur Kenntnis des Verbandes zu bringen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 14. **Hamburg, den 2. April.** **41. Jahrgang.**



Auf dem Ausguck.



Die Lichterführung von Fischereifahrzeugen, ein vor vier Jahren auf das Lebhafteste erörterter Gegenstand, ist durch zwei Ereignisse aus letzter Zeit wieder in den Vordergrund gerückt worden. Die Seewarte hat die Aufmerksamkeit der schifffahrttreibenden Kreise auf eine Zusammenstellung gelenkt, die auf der Rückseite der neuesten Vierteljahrskarte für die Nord- oder Ostsee veröffentlicht worden ist. Es handelt sich einmal um eine Gegenüberstellung der Lichterführung von Fischerfahrzeugen in verschiedenen Ländern, die Wiedergabe einer vor vier Jahren vom Hamburger Nautischen und Seeschiffer-Verein herausgegebenen Zusammenstellung, und ferner um die Beschreibung und Abbildung der wichtigsten deutschen Seefischerei-Fanggeräte. Die Seewarte, der die »Nachr. für Seefahrer« durch ein Beiblatt zu Nr. 48 im Jahre 1901 vorangegangen sind und in nächster Zeit mit einer gleichen Veröffentlichung folgen werden, hat sich den Dank der nautischen Kreise verdient, daß sie die Ungleichheit in der Lichterführung der Fischerfahrzeuge in den verschiedenen Ländern wieder in Erinnerung bringt. Daß beide, die Seewarte wie die Nautische Abteilung des Reichsmarineamtes, mit ihrem Vorgehen eine Resolution des Deutschen Nautischen Vereins erfüllen, mag hierbei auch gleich dankend hervorgehoben werden.

Trotz der vor drei Jahren von autoritativer Seite an den Deutschen Nautischen Verein gerichteten Aufforderung: die Beratung über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge »tunlichst zu beschleunigen«, haben wir seitdem nichts gehört, was darauf deuten könnte, daß endlich eine Einheitlichkeit in dieser Lichterführung ernstlich angestrebt werde. Seit 1897 warten wir auf eine Abänderung des Art. 9 der Kaiserl. Verordnung aus jenem Jahre. Eine Abänderung, wonach dieser Artikel einen internationalen Charakter erhalten soll. England, so hieß es im Jahre 1900, habe sich zu Erörterungen bereit erklärt. Hat dieses Entgegenkommen wieder der bekannten Passivität Platz gemacht, an der schon so häufig das Zustandekommen internationaler Übereinkünfte scheiterte? Eigentlich ist es von England für die vorliegende Sache verwunderlich, da bekanntlich die Lichterführung englischer Fischerfahrzeuge uns im Jahre 1897 als Vorbild gedient hat, wie sie überhaupt wegen ihrer Einfachheit Aussicht hätte, internationale Geltung zu finden. Wir können für die weitere Verzögerung nur als Grund annehmen, daß sowohl die deutsche wie die englische Regierung, weil es in letzter Zeit an Klagen über den Mangel von Einheitlichkeit in der Lichterführung gefehlt hat, der ganzen Frage nicht die ihr zweifellos innewohnende Bedeutung beilegen. Wie wünschenswert aber eine internationale Regelung ist, geht — und das ist das zweite Ereignis, welches die Aufmerksamkeit wieder auf diese Frage gelenkt hat — aus einer Verhandlung des Braker Seeamts vom 19. März hervor. Die Urteilsverkündung wurde um zwei Tage hinaus geschoben, weil der Tenor des Spruchs von der Beantwortung der Frage abhängig gehalten wurde: ob englische Fischerfahr-

zeuge gleich den deutschen (Art. 1 Kaiserl. Verordnung vom 10. Mai 1897) zum Führen von Tagessignalen verpflichtet seien. Die Frage — auf die allerdings ein Blick in die im Buchhandel erhältlichen Rules of the road*) Antwort gegeben hätte — wurde von der um Rat gefragten Seewarte und dem Deutschen Seefischerei-Verein mit Recht verneint. Aber hierbei ist wohl zu bedenken, daß beispielsweise die französischen, norwegischen, spanischen und italienischen Fischerlichter-Verordnungen unseres Wissens nicht durch den Buchhandel zu beziehen sind, daß also das Urteil des Seeamts, wenn es sich um die Signalführung eines Fischers der genannten Länder gehandelt haben würde, wochenlang seine Urteilsverkündung hätte aussetzen müssen. Der Verfasser dieser Zeilen, der die vorhin erwähnte Zusammenstellung des Nautischen- und Seeschiffer-Vereins vor vier Jahren mit veranlaßt hat, erinnert sich noch genau der langwierigen Korrespondenzen, die mit den deutschen Konsulaten notwendig waren, ehe die gewünschten Antworten über den Wortlaut der entsprechenden Fischerlichter-Verordnungen eingingen. — Wir glauben somit den Wünschen aller nautischen Kreise zu entsprechen, wenn wir die Aufmerksamkeit des Reichsamts des Innern erneut auf die Notwendigkeit einer Einheitlichkeit in der Lichterführung der Fischerfahrzeuge hinlenken.

* * *

Glaskugelreflektoren auf Feuerschiffen.

Der Navigations-Inspektor des Norddeutschen Lloyd, Herr Kapt. W. Meissel schreibt uns hierüber:

Gelegentlich einer Sitzung im Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, woselbst ich den Deutschen Nautischen Verein zu vertreten die Ehre hatte, machte ich gelegentlich den Vorschlag, Feuerschiffe mit Glaskugelreflektoren zu versehen, die den Zweck haben sollen, bei häsigem Wetter oder leichtem Nebel den Sonnenblitz zurückzuwerfen. Im Seeschiffer-Verein »Weser« fand mein Vorschlag Beifall und bitte ich die verehrliche Redaktion dieses Schreiben zur weiteren Besprechung in Ihrem geschätzten Blatt aufnehmen zu wollen. In der ausübenden Praxis, als Führer von Reichspost- und Schnelldampfern des Norddeutschen Lloyd, bot sich mir die Gelegenheit und hat sich diese wohl vielen Kapitänen geboten, die Sonne in den Scheiben des Leuchtapparates von Leuchttürmen oder Feuerschiffen, gespiegelt zu sehen. Dieser intensive Blitz ist so lichtstark, daß er sogar bei häsigem Wetter oder leichtem Nebel durchdringt und habe ich diesen Blitz auf 6 Sm Abstand bei häsigem Wetter, Sonne im Westen, in den Scheiben des Ushant Turms gesehen, während der Turm erst nach der Vierstrichpeilung querab gesichtet wurde. Der Himmel war leicht bewölkt und die Sonne nicht besonders stark. Ich machte damals eine diesbezügliche Bemerkung im meteorologischen Journal des Reichspostdampfers »Gera«. Beim Ansteuern von Fire Isl. Feuerschiff. Sonne im Osten und häsigem Wetter, sichteten wir die reflektierte Sonne im Leuchtapparat, ehe das Feuerschiff gesichtet wurde, D. »Hohenzollern« 1904. Es wäre nun interessant zu erfahren, ob ähnliche Beobachtungen von anderen Kapitänen ebenfalls gemacht sind. Wenn ich jetzt mit meinem Vorschlag an die Öffentlichkeit trete, geschieht es allein aus dem Grund, mit dazu beizutragen, auf diese Weise vielleicht eine Verbesserung von Landmarken oder Seezeichen (Bojen-Baken) einzuführen. Die Frage, ob mein Vorschlag eine Verbesserung ist, stelle ich meinen zur See fahrenden Kollegen hiermit zur Diskussion.

*) The Rules of the Road at Sea von Hubert Stuart Moore London.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Kollision zwischen D. »Maggie« und D. »Knarwater« in der Nordsee. Während »Maggie« SzO $^1/_2$ O, der andere Dampfer NNW $^1/_4$ W, also beinahe entgegengesetzte Kurse vor der Kollision gesteuert, und keins von Beiden ein wirksames Rudermanöver gemacht hatten, erfolgte die Kollision in einem Winkel von 3 bis 4 Strich, den der Steven des »Knarwater« mit dem Steuerbord-Bug von »Maggie« bildete. Erklärlich wird dieser Widerspruch, weil sich der eine Dampfer mit linksdrehender Schraube anders als der andere mit rechtsdrehender Schraube bei voll rückwärts arbeitender Maschine verhielt. Das Gericht hielt (18. März) »Maggie« allein verantwortlich für die Kollision, weil der Dampfer, obgleich er mit langsamer Maschine vor der Kollision fuhr, unterlassen hatte, die Maschine zu stoppen, als er das Signal des anderen Dampfers in einer Richtung vorderlicher als dwars wahrnahm. Welche Bedeutung das Admiralitätsgericht auf die Einhaltung der Bestimmung des Art. 16 Abs. 2 legt, geht aus folgenden Worten des Richters hervor:

»I have always regarded, and I believed everybody who has any experience of this Court will always regard that rule as a very valuable rule indeed. Masters must obey it, because it is almost certain to prevent a collision if both vessels will stop in a fog on hearing a whistle ahead. At any rate, if there is a collision it will not be attended with any serious consequences«.

— Wir halten es für geboten, daß den Kapitänen immer und immer wieder in Erinnerung gebracht werde, wie strenge dieses einflußreiche englische Gericht die Befolgung des Art. 16 Abs. 2 fordert.

Wetterprognosen für den Ozean und ihre Bedeutung für die Schiffahrt.

(Vortrag gehalten im Nautischen Verein zu Hamburg am 21. März 1904.)

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

Hochgeehrte Anwesende!

Der Gegenstand, den ich heute die Ehre habe vor Ihnen zu behandeln, ist so weit umfassend, dass eine erschöpfende Darstellung desselben im Rahmen dieses Abends nicht möglich sein würde. Ich muss mich daher auf den Versuch beschränken, Ihnen in grossen, möglichst markanten Zügen ein Bild zu entwerfen von den Grundgedanken und den weiteren Folgerungen und Erfahrungen, die zu einer Loslösung von den bis jetzt geltenden Anschauungen führten, mir dann die Möglichkeit zeigten, für den Nordatlantischen Ozean eine allgemeine Wetterprognose aufzustellen und schliesslich vor mehr als Jahresfrist mich zu dem Entschluss brachten, solche Prognosen der Öffentlichkeit zu übergeben.

Die Frage einer nutzbringenden Wetterprognose für den Ozean ist aufs engste verknüpft mit der Frage einer Wetterprognose auf längere Zeit voraus. Gewiss ist es denkbar, dass auch unter den bisherigen Anschauungen Erfahrungssätze aufgestellt werden, nach denen aus den augenblicklichen meteorologischen Verhältnissen der einen Ozean einschliessenden Kontinente auf die zu gleicher Zeit über dem Meere bestehenden Witterungsverhältnisse geschlossen werden kann. Darauf könnten dann vielleicht in ähnlicher Weise, wie heute für das Festland und die Binnenmeere, auf den folgenden Tag auch Prognosen für den betreffenden Ozean begründet werden. Der Mangel einer Verbindung mit dem unterwegs befindlichen Schiff würde eine solche tägliche Prognose natürlich ganz nutzlos machen. Und denken wir selbst an eine Zeit, zu der die Funkentelegraphie keine Schranken der Entfernung mehr kennen sollte und jedes Schiff mit einem Apparat dafür ausgerüstet wäre, wobei also in bezug auf die wechselseitige Verbindung die gleichen Verhältnisse beständen wie jetzt für die Landstationen und die Prognosenstelle, so wäre der Nutzen einer Prognose nur für den folgenden Tag doch äusserst geringfügig für die Schiffahrt, sofern man vielleicht von den auf engeren Raum beschränkten tropischen Wirbelstürmen absieht. Unsere gefährlichsten aussertropischen Stürme erstrecken sich meist auf ein so ausgedehntes Gebiet und haben eine so schnelle Verbreitung, dass es dem Schiff nur in den seltensten Fällen gelingen wird, dem Bereich eines Sturmes zu entgehen, wenn es von dem Auftreten eines solchen auf seinem Wege für den nächsten Tag benachrichtigt würde. Dazu kommt, dass die Eigenartigkeit der aussertropischen Stürme in sehr vielen Fällen es keineswegs notwendig macht oder es als die Gefahr verringernd anraten lässt, wie bei den tropischen Wirbelstürmen, einem Wirbelzentrum auszuweichen.

An einen anderen unmittelbaren Nutzen einer Prognose allein für den folgenden Tag für das unterwegs befindliche Schiff, als den der Möglichkeit einer augenblicklich drohenden Gefahr zu entgehen, kann wohl nicht gedacht werden. Nur insofern als mit dieser Prognose eine Charakteristik der allgemeinen Wetterlage verbunden wäre, würde für die Fälle, in denen erfahrungsmässig ein etwas längerer Bestand gewisser Windverhältnisse vorauszusehen ist, der Schiffsführer, insbesondere eines Segelschiffes, bei der weiteren Wahl seines Weges zeitweise sich bestimmen lassen können.

Die Frage, ob es überhaupt möglich sei, eine weitere Prognose auf längere Zeit zu stellen, wird in meteorologischen Kreisen weitaus überwiegend mit nein beantwortet, abgesehen von einer gewissen Erhaltungstendenz der atmosphärischen Vorgänge.

Wenn trotzdem von einigen Persönlichkeiten, so auch von mir, eine solche Prognosenstellung nicht als aussichtslos angesehen wurde und wird, so ist es offenbar, dass in den Grundlagen gänzlich verschiedene Auffassungen der Mechanik der Atmosphäre und des Wesens der atmosphärischen Vorgänge jene Frage so verschieden beantworten lassen.

Um Ihnen diese Sachlage verständlich zu machen, kann ich es nicht umgehen zunächst jene Auffassungen in ihren Hauptzügen darzulegen, die so viel mir bekannt, zurzeit den Wetterprognosen nur für den folgenden Tag oder einen anderen kurzen Zeitraum zugrunde gelegt werden.

Es ist Ihnen bekannt, dass wir unser heutiges meteorologisches Wissen, soweit es hier in Betracht kommt, aus den täglichen sogenannten synoptischen Wetterkarten schöpfen; das sind jene Karten, in denen die Verteilung der meteorologischen Elemente auf einem grossen Gebiete für die gleiche Zeit eingetragen und dargestellt ist. Um eine bessere Übersicht in dieser Darstellung zu gewinnen, werden für diejenigen meteorologischen Elemente, die nur durch Zahlenwerte ausgedrückt werden und nicht sprungweise von Ort zu Ort sich ändern, also z. B. für Luftdruck und Temperaturen in den Karten für bestimmte Intervalle Linien gezogen, auf denen jene Zahlenwerte die gleichen sind. Uns interessieren hier besonders die Linien gleicher Luftdruckwerte, bekanntlich Isobaren genannt, für die ein Intervall von 5 zu 5 mm des Barometerstandes am meisten zur Anwendung kommt.

Da bei den Winden nicht nur ein Zahlenwert, nämlich die Stärke, sondern auch die Richtung zur Darstellung gelangen muss, so muss für diese von einer kontinuierlichen Darstellung durch eine Linienführung abgesehen werden und man sich darauf beschränken, dieselbe an den Beobachtungsorten durch Pfeile, die in ihrer Richtung fliegen, anzudeuten. Die Windstärke wird dabei durch die Fiederung der Pfeile bezeichnet, so dass die Anzahl der einzelnen Federn am Pfeil verdoppelt die Windstärke nach Beaufort-Skala angibt. Wir erhalten dadurch ein sehr anschauliches Bild auch der Windverhältnisse in ihrem Zusammenhang auf grossem Gebiete.

Bei der Betrachtung der synoptischen Wetterkarten fällt zunächst ins Auge eine gewisse Beziehung zwischen der Luftdruckverteilung und den Winden, die Ihnen längst bekannt ist und die darin besteht, dass die Windrichtung mit den Isobaren im allgemeinen auf der nördlichen Halbkugel einen spitzen Winkel nach links, auf der südlichen nach rechts bildet. Also die Luft strömt hier nicht, wie man voraussetzen könnte, in der Richtung der stärksten Druckabnahme, d. i. senkrecht zu den Isobaren, sondern ist von dieser Richtung abgelenkt. Es ist dies eine Folge der Erdrotation und auch mathematisch durchaus fest begründet. Die Windstärke steht in einem Verhältnis zu den Luftdruckunterschieden in der Umgebung des Beobachtungsortes derart, dass je grösser die Luftdruckunterschiede sind, also je gedrängter die Isobaren liegen, desto grösser auch die Windstärke ist.

Wir erblicken ferner in den Wetterkarten u. A. Systeme in sich zurücklaufender Isobaren, die von Tag zu Tag ihre Lage verändern und zwar in höheren Breiten als der 30. Breitengrad vorwiegend in einer Richtung gegen Osten fortschreiten, wobei sie allerdings mannigfache Veränderungen erfahren. Von diesen fortschreitenden Isobarensystemen und den damit verbundenen Windsystemen treten am auffallendsten hervor die Systeme, welche einen Punkt enthalten, von dem aus nach allen Seiten der Luftdruck zunimmt, ein sogenanntes Minimum des Luftdruckes. Neben diesen finden sich auch Systeme mit einem Punkt höchsten Luftdruckes, einem Maximum, in ihrem Innern. Mit dem Fortschreiten dieser Systeme ändern sich auf den einzelnen Erdstrichen nicht nur naturgemäss die Winde, sondern auch die übrigen Witterungsverhältnisse sind von der Lage eines Ortes zu einem solchen System abhängig.

So lenkte sich die Aufmerksamkeit und die Verfolgung der Vorgänge zunächst auf diese Erscheinungen, insbesondere auf die Systeme mit einem Minimum des Luftdruckes, die eine grössere Intensität der Witterungserscheinungen zeigten als die Systeme mit einem Maximum.

Infolge der bereits erwähnten Beziehung zwischen Luftdruckverteilung und Windrichtung stellt sich nun in den synoptischen Wetterkarten, die jedoch, wie hervorzuheben ist, nur Augenblicksbilder abgeben, die Luftbewegung im Bereich eines geschlossenen Isobarensystems als ein spiralförmiger Wirbel dar. Bei den Systemen mit einem Minimum ist dabei die Luftbewegung nach Innen, bei denen mit einem Maximum nach Aussen gerichtet. Diese Art der Luftbewegung hat denn dazu geführt, diesen Systemen mit geschlossenen Isobaren eine wirkliche Wirbelnatur zuzuerteilen und sie als selbstständige Phänomen anzusehen. Dass diese Systeme eine nicht ganz regelmässige Gestaltung zeigten, wurde für nebensächlich erachtet und auf lokale Störungen zurückgeführt.

In vielen meteorologischen Lehr- und Handbüchern finden sich dann auch schematische Darstellungen kreisrunder Isobaren mit schönen regelmässigen Spiralen der ein- oder ausströmenden Luftbewegung, je nachdem die Mitte von einem Minimum oder Maximum des Luftdruckes gebildet wird. Es gibt dies ein sehr schönes anschauliches und bestechendes Bild; nur schade, dass es nicht wahr ist, wenn es auf die wirklichen atmosphärischen Vorgänge bezogen wird.

Schon vor vielen Jahren äusserte sich auch der bekannte Meteorologe Mohn in einer Unterredung etwa dahin, dass es ihm noch nicht gelungen sei in den Wetterkarten nur eine Erscheinung zu finden, die das Bild eines einigermassen regelmässigen kreisförmigen Wirbels oder einer Cyklone gewährte. Wo Sie daher ein System kreisförmiger Isobaren bei der Darstellung von Wettervorgängen finden, können Sie mit Sicherheit annehmen, dass dies den Tatsachen nicht entspricht und dies System sich anders gestalten würde, wenn zahlreichere und besser verteilte Beobachtungen vorlägen. Die Auffassung jener Erscheinungen als Wirbel hat in mehrfachen mathematischen Entwickelungen anscheinend eine Stütze gefunden. Gegen diese mathematischen Ableitungen kann im allgemeinen weniger der Einwand gemacht werden, dass sie in ihren Bedingungen der Wirklichkeit nicht entsprechende Einschränkungen aufstellten. Solche Einschränkungen sind bei der mathematischen Ableitung physikalischer Erscheinungen, zu denen natürlich auch die Vorgänge des Luftmeeres gehören, meist nötig, um ihre Durchführung überhaupt zu ermöglichen. Hauptsächlich sind vielmehr diese Ableitungen deshalb anfechtbar, weil bei ihnen das ungeheure Verhältnis der horizontalen Ausdehnung jener vermeintlichen Luftwirbel zu ihrer Höhe nicht berücksichtigt wurde. Sie mögen Geltung haben für die nächste Umgebung

des Luftdruckminimums, nimmermehr aber für die grossen mächtigen Erscheinungen unserer Atmosphäre. Wie verschwindend sind doch die wenigen Meilen der Höhe selbst der gesamten Atmosphäre zu der ungeheuren horizontalen Ausdehnung der ganze Ozeane und Kontinente umfassenden Phänomene. Keineswegs haben auch bisher die Beobachtungen der höchsten Luftschichten, sei es durch den Zug der Cirruswolken, sei es durch Ballonfahrten und Drachenaufstiege das Vorhandensein der von der Theorie daselbst geforderten Luftbewegungen nachgewiesen.

Nun die herrschende Richtung der Meteorologie nimmt aber die Existenz dieser selbstständigeren Luftwirbel an.

Eine Schwierigkeit erwuchs der Wirbellehre der Atmosphäre dadurch, dass die Winde an der Erdoberfläche keineswegs solche sind, wie sie es sein müssten, wenn die ganze Luftmasse mit dem Wirbel fortschritte. Wenigstens für die unteren Teile der vermeintlichen Wirbel ist dies nicht der Fall. Dort sind es immer neue Luftmassen, welche in das fortschreitende System hineinbezogen werden, während andere aus demselben sich ausscheiden. So verlegte man die eigentlichen Wirbel in die höheren Schichten der Atmosphäre, die sich allerdings noch der systematischen Beobachtung entziehen. Die Winde und die Luftdruckverteilung an der Erde sollen dann durch Rückwirkung jener höher gelegenen Erscheinungen bedingt werden.

Der Grund für die Bewegung der vermeintlichen Luftwirbel selbst wird zurückgeführt teils auf eine neben der Wirbelbewegung bestehende allgemeine Luftströmung, die dieselben mit sich fortführt, teils auf gewisse innere Temperatur- oder Feuchtigkeitsverhältnisse dieser Erscheinungen. Für die Bewegung der Wirbel selbst wird die Bahn des Minimums oder Maximums des Luftdruckes als massgebend angesehen, wie denn überhaupt besonders jenes Minimum schliesslich als das Wesentliche der Erscheinung hingestellt und als wirksames Agens bezeichnet wurde.

So lesen wir häufig in Wetterberichten Sätze nach folgender als Beispiel gegebenen Fassung: Ein tiefes Minimum unter 720 mm lagert über der nördlichen Nordsee und verursacht stürmische, nördliche Winde über den britischen Inseln, stürmische westliche Winde über dem westlichen Zentraleuropa bis zu den Alpen. Man muss wirklich staunen, welche ungeheure Wirkung ein solch wesenloser Begriff, wie es ein Luftdruckminimum doch ist, ausüben kann.

Die Entstehung nun der vermeintlichen Luftwirbel wird zurückgeführt auf die ungleichmässige Erwärmung der Kontinente und der Meere durch die Sonnenstrahlung, ähnlich wie im Sommer die Bildung der Staubwirbel auf den Landstrassen von statten geht. Nach ihrer Entwickelung sollen sie dann in der besprochenen Weise über grosse Strecken fortgeführt werden.

Nicht allein dieses Forttragen der vermeintlichen Luftwirbel, sondern auch andere nicht auf solche Luftwirbel zurückzuführender Winde, insbesondere die Passate mussten zur Untersuchung der Frage nach einer allgemeinen Luftströmung führen. Ein solches System ist von dem Amerikaner Ferrel auf Grund mathematischer Ableitungen aufgestellt worden. Dieses System lehnt sich an die Ihnen bekannten Maury'schen Zonen an, die aus den Mittelwerten des Luftdruckes und der Winde sich ergeben. Ferrel nimmt danach an, dass etwa vom 30. Breitengrade sowohl der nördlichen als auch der südlichen Erdhalbkugel der Luftdruck gegen den Äquator und gegen die Pole hin abnimmt, und für alle Zeiten gleiche entsprechende Luftströmungen bestehen. Dementsprechend herrschen nach Ferrel zwischen jenen Breitenparallelen und dem Äquator auf der nördlichen und der südlichen Hemisphäre nordöstliche und südöstliche Winde, während von diesen Breitengraden bis zum Pol eine südwestliche und eine nordwestliche allgemeine Luftströmung besteht. In den höheren Schichten der Atmosphäre sollten dann entsprechende Rückströmungen stattfinden. Bis in die jüngste Zeit ist dieses Ferrel'sche System von den massgebendsten Meteorologen als richtig anerkannt worden. Charakteristisch ist dabei, dass nach Ferrel's Theorie die westlichen Winde bis zum Pol hinreichen sollten. Die bekannte Tatsache, dass in den arktischen Gegenden der Luftdruck wieder gegen den Pol hin eine Zunahme erfährt, wurde damit abgefunden, dass dies auf lokale durch die dortigen Landmassen bedingte Verhältnisse zurückzuführen sei, die in einiger Entfernung von der Erdoberfläche nicht mehr störend auf die allgemeine Zirkulation des Ferrel'schen Systems einwirkten. Für die südliche Hemisphäre wurde dagegen das Bestehen der nordwestlichen Winde bis in die höchsten Breiten angenommen*). Aus physikalischen Gründen habe ich dann vor 11 Jahren die Ansicht ausgesprochen, dass das Ferrel'sche System trotz seiner scheinbar strengen mathematischen Ableitung nicht richtig begründet sei, und diese Ableitung auf ein von vornherein von ihm angenommenes Phantasiegebilde zugeschnitten sei. Erst in allerjüngster Zeit ist mir aber die Genugtuung geworden, dass auch namhafte Meteorologen wie Hildebrandson in Upsala und Teisserenc de Bort in Paris auf das bestimmteste für die Verwerfung dieses Systems sich ausgesprochen

*) Unseren durch Reisen in diesen Gegenden erfahrenen Seeleuten ist es längst bekannt, daß dies in Wirklichkeit nicht der Fall ist, sondern in den höheren Breiten auch der südlichen Hemisphäre östliche Winde auftreten.

haben. Interessant ist ferner, dass auch die neuesten antarktischen Expeditionen, insbesondere die deutsche Gauss-Expedition, die Tatsache festgestellt haben, dass auch in den höheren Breiten der südlichen Hemisphäre die östlichen Winde bei weitem vorherrschen.

Die nicht zutreffende Theorie Ferrel's hat übrigens auch Menschenopfer gekostet. Auf sie baute Andrée seinen Plan zur Erreichung des Pols und der Rückkehr. Ohne sie wäre das Wagnis wohl unterblieben und Andrée mit seinen Gefährten wären ihrem tragischen Schicksal entgangen.

Nun Ferrels System der allgemeinen Luftzirkulation hat auch nicht genügt, neben Anderem alle Bewegungen der Luftdruckminima und die Verlagerung der sie umgebenden Wind- und Wetterverhältnisse fest zu bestimmen. Ebenso giebt die Wirbellehre der Atmosphäre keinen Anhalt dafür, durch welche Verhältnisse die Veränderungen in der Tiefe der Minima oder Höhe der Maxima, sowie die Umgestaltungen der geschlossenen Isobarensysteme in Gestalt und Ausdehnung bedingt werden.

Ausser jenen fortschreitenden vermeintlichen Luftwirbeln finden sich in den synoptischen Wetterkarten auch Gebiete niedrigeren und höheren Luftdruckes, die für längere Zeit ihre Lage nur wenig verändern und bestimmend einwirken auf die Bewegung insbesondere der Luftdruckminima in einer Richtung, die von der durch Ferrel's allgemeines System der Luftströmung gegebenen abweicht, sowie auf die sonstigen Umgestaltungen der fortschreitenden Erscheinungen, und die damit die Verlagerung der anderen meteorologischen Elemente beeinflussten. Eine Erklärung für die Bildung dieses ständigeren Teiles der Luftdruckverteilung hat die zur Zeit herrschende Meteorologie im allgemeinen nicht. Wohl aber ist von gewissen Seiten, insbesondere auch von dem Vorstand der Abteilung für ausübende Witterungskunde der Seewarte Herrn Prof. Dr. van Bebber diesen tatsächlichen Verhältnissen Rechnung getragen worden durch Aufstellung und statistische Bearbeitung gewisser Typen der festländischen Luftdruckverteilung, welche für längere Zeit die Wetterlage bestimmen und eben durch die Lage jener weniger veränderlichen Hoch- und Niedrigdruckgebiete charakterisiert sind. Diese dienen dann zu einer wichtigen Grundlage für aufzustellende Wetterprognosen. Diese Einführung der Typen, welche an Stelle der bis dahin das Feld der Aufmerksamkeit behauptenden Zugstrassen der Minima traten, war jedenfalls ein wesentlicher Fortschritt für die praktische Meteorologie.

Bislang ist es jedoch unter den herrschenden Anschauungen noch nicht gelungen, die Dauer der einzelnen Wettertypen und die Reihe ihrer Aufeinanderfolge derartig gesetzmässig zu bestimmen, so dass weitergehende Schlüsse auf das in einem längeren Zeitraum kommende Wetter darauf gebaut werden könnten. So können diese Typen nur für eine Prognose auf den folgenden Tag oder für einen sonst kurz bemessenen Zeitraum von Bedeutung sein, und zwar nur insofern der einzelne Typ sich bereits in den Wetterkarten zeigt. Dasselbe gilt natürlich auch für die Typen der Wetterlagen die für den Nordatlantischen Ozean aufgestellt sind. Also selbst unter der Voraussetzung einer stetigen Verbindung der Prognosenstelle mit den unterwegs befindlichen Schiffen würde nur ein sehr geringer Vorteil für die grosse Schiffahrt hergeleitet werden können aus den Prognosen, die sich unter den zur Zeit noch herrschenden Anschauungen bei Berücksichtigung der Wettertypen auf den Ozean ergeben.

(Schluß folgt.)

Deviations-Diagramme.

Von *Dr. O. Fulst, Hamburg.*

Bei der graphischen Darstellung des Verlaufes der Deviation eines Kompasses mittelst einer Deviationskurve verfolgt man einen dreifachen Zweck.

Die Kurve dient erstens dazu, auf die bequemste Art und Weise die unvermeidlichen Fehler der Beobachtung auszugleichen und eine lückenlose Deviationstabelle aufzustellen.

Zweitens giebt die Kurve wertvolle Aufschlüsse über den Verlauf der Deviation und über die Schnelligkeit ihrer Änderung mit dem Kurse. Abweichungen von dem normalen Verlauf der Deviation werden durch kein Mittel besser erkannt als durch die Kurve.

Drittens endlich werden die Diagramme dazu benutzt, um direkt vom Kompaßkurse zum mißweisenden Kurse und umgekehrt vom mißweisenden Kurse zum Kompaßkurse überzugehen.

Den beiden ersten Zwecken entspricht ohne Zweifel am besten die *einfachste* und *natürlichste* Darstellung der Deviation in ein *rechtwinkliges* Diagramm, bei dem die Werte der Deviationen in *beliebigem* Maßstabe senkrecht zu der die Rosenteilung darstellenden Mittellinie aufgetragen werden, weil sie den Verlauf der Deviation in der vollkommensten Weise zur Anschauung bringt.

Um auch der dritten Forderung gerecht zu werden, hat bekanntlich der englische Ingenieur Napier einen Kunstgriff angewandt. Er trägt die Werte der Deviationen nicht rechtwinklig zur Achse der Kurse (der Rosenteilung) auf, sondern unter einem Winkel von 60° dazu, indem er gleichzeitig den Maßstab der Rosenteilung auch zum Auftragen der Deviationen verwendet. Auf diese Weise gelingt es ihm mit einer einfachen — allgemein bekannten — Konstruktion, die Verwandlung der Kurse direkt am Diagramm vorzunehmen.

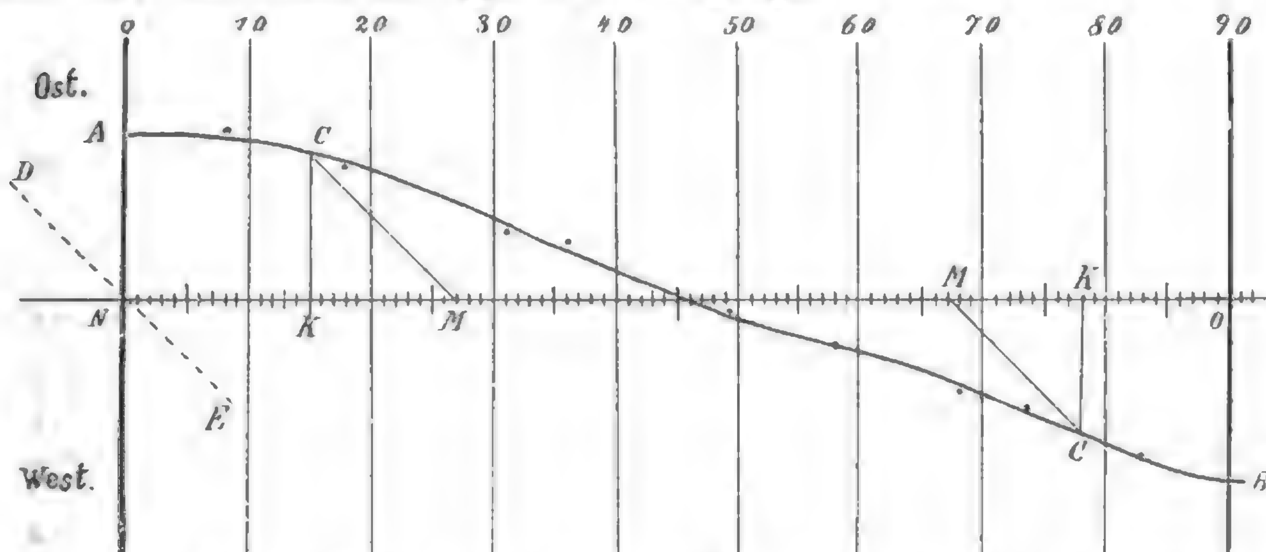
Dieses »*Napiersche*« Diagramm ist aber in vielen Beziehungen dem rechtwinkligen unterlegen. Da man nämlich beim Napierschen Diagramm zum Eintragen der Deviationen stets den Maßstab der Rosenteilung benutzen muß, so folgt, daß bei kleinen Werten der Deviation die Kurve sich sehr eng an die Achse anschmiegt, und zwar um so mehr, als die Werte nicht rechtwinklig sondern schräg angetragen werden. Die

vielen Beischriften (der Grade und Striche), die bei allen käuflichen Diagrammen neben die Rosenteilung gesetzt sind, sind nur noch mehr geeignet, die Zeichnung unübersichtlich und verworren zu machen.

Die Napiersche Kurve giebt aber auch kein so klares Bild von dem *Verlauf* der Deviation wie das rechtwinklige Diagramm, weil die Kurve durch das schräge Auftragen der Deviationen verzerrt wird, so daß die Neigung der Kurve gegen die Achse nicht mehr direkt als ein Maß für die Änderung der Deviationen gelten kann — ein Nachteil, der ziemlich schwer ins Gewicht fällt.

Mehr noch als diese Schwächen spricht gegen die Verwendung des Napierschen Verfahrens der Umstand, daß dadurch die Darstellung etwas recht gekünsteltes erhält, ohne daß damit ein nennenswerter Vorteil verbunden ist, denn der Übergang vom Kompaßkurs zum mißweisenden Kurse und umgekehrt vom mißweisenden Kurse zum Kompaßkurse läßt sich mit derselben Einfachheit in jedem rechtwinkligen Diagramm ausführen, selbst wenn der Maßstab für das Abtragen der Deviationen von dem Maßstabe der Rosenteilung verschieden ist.

Das Verfahren bei dieser Kurswandlung, das jedem, der einmal darauf aufmerksam gemacht ist, sofort klar sein wird, ist das folgende:



In obenstehender Figur stelle NO ein Stück der Rosenteilung, AB ein Stück der durch rechtwinkliges Auftragen der Deviationen erhaltenen Deviationskurve dar. [NB. Die Achsen der Rosenteilung sind hier nicht wie beim Napierschen Diagramm vertikal, sondern, wie man es bei graphischen Darstellungen gewöhnlich tut, horizontal hingelegt. Ost-Deviationen sind nach oben, West-Deviationen nach unten abgetragen.] Es werde zunächst vorausgesetzt, daß *der Maßstab für die Deviationen mit dem Maßstabe für die Rosenteilung übereinstimme.* Dann ist das Verfahren, für das Verwandeln der Kurse das folgende:

Um *Kompaßkurs in mißweisenden Kurs* zu verwandeln, suche man den Kompaßkurs K auf der Rosenteilung auf, gehe von hier aus rechtwinklig nach oben oder unten bis zur Kurve C und kehre auf einer *zur Achse um 45° geneigten Linie,* parallel der Linie DE, zur Achse zurück. Der Schnittpunkt M dieser Linie mit der Achse giebt den entsprechenden mißweisenden Kurs. Diese Konstruktion läßt sich am bequemsten mit einem der gewöhnlichen hölzernen oder einem aus Karton geschnittenen rechtwinklig-gleichschenkligen Dreiecke ausführen, indem man es so hinlegt, daß die eine Kathete durch den Kompaßkurs rechtwinklig zur Achse geht, während der eine spitze Winkel in der Kurve liegt. Die Hypotenuse — die stets so gelegt werden muß, daß sie von links oben nach rechts unten verläuft — geht dann auf der Rosenteilung durch den mißweisenden Kurs.

Will man *mißweisenden Kurs in Kompaßkurs* verwandeln, so verfährt man umgekehrt. Man verschiebt das oben erwähnte gleichschenklig-rechtwinklige Dreieck so, daß die Hypotenuse durch den den mißweisenden Kurs darstellenden Punkt der Rosenteilung geht, während die Spitze in der Kurve liegt, dann trifft die senkrecht zur Achse stehende Kathete die Rosenteilung in dem den Kompaßkurs darstellenden Punkte. Man achte auch hier darauf, daß bei der Konstruktion die Hypotenuse stets von links oben nach rechts unten parallel der Linie DE verläuft.

Hat man *die Deviationen mit einem von der Rosenteilung verschiedenen Maßstabe* aufgetragen, so ist das Verfahren ein ganz ähnliches. Man muß nur das *gleichschenklig*-rechtwinklige Dreieck, von dem oben die Rede war, durch ein *ungleichseitig*-rechtwinkliges Dreieck ersetzen, dessen horizontale Kathete sich zur vertikalen verhält, wie der Maßstab der Rosenteilung zum Maßstabe der Deviationen. Man stellt sich ein solches Dreieck her, indem man ein rechtwinkliches Dreieck zeichnet, dessen eine Kathete etwa gleich 30° der Rosenteilung, und dessen andere Kathete gleich 30° des Deviationsmaßstabes ist. Hat man z. B. 1° Deviation = 2° der Rosenteilung gemacht, so nimmt man ein rechtwinkliges Dreieck, dessen vertikale Kathete doppelt so lang ist wie die horizontale. Mit diesem Dreieck wird dann die Verwandlung der Kurse in genau der oben beschriebenen Weise ausgeführt.

Daß in der Praxis die Deviationskurven bisher längst nicht die Bedeutung gewonnen haben, die ihnen zukommt, liegt ohne Zweifel zum größten Teil daran, daß sich einerseits das *Napiersche* Verfahren — als zu gekünstelt — keine rechte Freunde zu erwerben verstanden hat, daß es andererseits an Diagramm-Formularen zum Einzeichnen des *rechtwinkligen* Diagramms fehlte. Obwohl die Anfertigung eines rechtwinkligen Diagramms ohne Netz ungleich einfacher und bequemer auszuführen ist als die Zeichnung eines Napierschen Diagramms ohne Netz, so werden doch die meisten die mit der genauen Teilung der Achse verbundene Arbeit als recht mühsam empfinden und sie nur ungern ausführen.

Neuerdings sind nun, um diese Lücke auszufüllen, im Verlage von *H. M. Hauschild* in Bremen nach einem Entwurfe von *Dr. H. Meldau* in vorzüglicher Ausstattung rechtwinklige Diagrammnetze erschienen, die sich sicher bald die Gunst der Seefahrer erwerben werden, da sie das Zeichnen einer brauchbaren Deviationskurve ungemein erleichtern und das Verwandeln der Kurse in bequemer Weise vermitteln.

Das Netz gleicht dem in der Figur benutzten, es sind aber nicht nur wie dort die Ordinaten für jeden zehnten Grad, sondern auch die Ordinaten für jeden vollen Strich — diese fein punktiert — ausgezogen, so daß das Diagramm zu verwenden ist, ob man Kompaßrichtungen nach Graden oder nach Strichen anzugeben pflegt. Die Beischriften sind nicht an die

Rosenteilung, sondern an den oberen und unteren Rand gesetzt, um ein möglichst klares Bild der Kurve zu gewährleisten.

Die in dem Punkte N gezeichnete schräge Linie DE wird beim Verwandeln der Kurse benutzt, falls der Maßstab für die Deviationen mit dem Maßstabe für die Rosenteilung übereinstimmt. Die Regeln für das Verwandeln der Kurse sind dann einfach:

Um Kompaßkurs in mißweisenden Kurs zu verwandeln, gehe vom Kompaßkurs rechtwinklig zur Achse bis zur Kurve und kehre parallel der Linie DE zur Rosenteilung zurück.

Um mißweisenden Kurs in Kompaßkurs zu verwandeln, gehe vom mißweisenden Kurse parallel der Linie DE zur Kurve und kehre senkrecht zur Rosenteilung zurück.

Man könnte meinen, es wäre vorteilhaft gewesen durch die Teilpunkte der Rosenteilung gleich eine Schar von Parallelen zur Linie DE zu legen, dann würde die volle Analogie mit dem Napierschen Netze hergestellt sein. Ich glaube man kann dem Herausgeber nur dankbar sein, daß er dieser Versuchung widerstanden hat, denn durch diese Schar von Linien wäre die Konstruktion um nichts einfacher geworden, das Bild der Kurve hätte aber an Übersichtlichkeit viel verloren.

Haftpflicht des Reeders aus dem Frachtvertrage.

In weiten Kreisen machen sich Bestrebungen geltend, um auf diesem Gebiet einheitliches Recht herbeizuführen und die außerordentlichen Verschiedenheiten der jetzigen Konnossements-Bedingungen wenigstens in bezug auf eine Anzahl von Einzelbestimmungen unter zwingendes Recht zu bringen.

Letzteres insofern, als weite Kreise, Vereine, Handelskammern und Interessentengruppen dahin arbeiten, daß seitens des Reiches ein Gesetz erlassen wird, welches die Materie des Frachtvertrages, ganz besonders in bezug auf Dampfschiffsverkehr kodifizieren und in seinen hauptsächlichsten Grundzügen die Vertragsfreiheit beschränken soll.

Der außerordentliche Aufschwung, der speziell in Deutschland, aber auch in anderen Ländern durch die Errichtung der vielen regulären Dampferlinien stattgefunden hat, läßt viele Bestimmungen der früheren Gewohnheiten und Gesetze veraltet erscheinen, und wenn auch Handel und Verkehr stets ihre eigenen Bahnen gehen, so tritt doch auf diesem Gebiet früher oder später die Zeit ein, wo der Gesetzgeber folgen muß, einmal um Auswüchse einzelner Faktoren zu hemmen, dann auch um andere zu schützen. Wurden bei Beginn der Schiffahrt meistens nur Güter eines Einzelnen befördert, so nimmt jetzt die allgemeine Frachtfahrt, die sogenannte Stückgutladung, einen unverhältnismäßig bedeutenderen Platz ein. Die Schiffe werden größer, der Handel ausgedehnter, so daß jetzt fast ein ähnliches Verhältnis zur See eingetreten ist, wie es beispielsweise für Postpackete auf dem Lande existiert. Für jeden Bestimmungsort ist die Verladungsgelegenheit gegeben, sei es mit Umladung in Zwischenhäfen, sei es in anderer Weise und große Reedereien haben fast bei jeder einzelnen Expedition ihrer Schiffe mit einer großen Anzahl von Warenpartien und Absendern zu rechnen. Naturgemäß entfällt hier die frühere Form, einen Frachtvertrag zwischen den Parteien durch einzelne Abreden zu vereinbaren, sondern die Reeder geben feste Bedingungen, zu welchen sie die Beförderung der Waren übernehmen und selbstverständlich sind in diesen die Reedereiinteressen stark in den Vordergrund getreten, denn der Grundsatz »divide et impera« gilt nicht nur in der Politik, sondern auch im ganzen Handel und Verkehr, und ist ein Kontrahent, der Reeder auf der einen Seite und eine große Anzahl anderer Parteien (Exporteure, Importeure) auf der anderen, so handelt es sich nicht mehr um Abschlüsse unter gleichen Faktoren, sondern sehr häufig um einseitige Festsetzungen.

Daß letztere notwendig sind und auch mit eiserner Konsequenz aus der Ausbildung unseres Großhandelsverkehrs hervorgehen müssen, leuchtet ohne weiteres ein, auch daß die schweren Konkurrenzverhältnisse immer mehr dahin geführt haben, die Verantwortung des Reeders im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch zu beschränken.

Überall nun, wo das nötige Gleichgewicht unter den treibenden Kräften fehlt, muß über kurz oder lang die Gesetzgebung eingreifen, doch nicht nur im einseitigen Interesse, nicht nur um den Kleinen gegen den Großen zu schützen, sondern auch um den Großen Existenzbedingungen zu schaffen welche ihnen gestatten, der Konkurrenz des Weltverkehrs mit Erfolg zu begegnen.

Diese Einsicht scheint sich jetzt weiteren Kreisen mitgeteilt zu haben und da es jetzt in unserem lieben Deutschland Mode ist, alles Heil von der Regierung zu erwarten und immer mehr die Gesetzgebungsmaschine ins Rollen zu bringen, so ist es nicht verwunderlich, daß auch diese Spezialität des Großhandels dem allgemeinen Schicksal unterliegt. Es dreht sich hierbei nicht um Folgen eingetretener Unfälle im allgemeinen Sinne, also um Schiffskatastrophen, Strandungen, Kollisionen etc., denn die Rechtsfolgen dieser Zufälligkeiten sind in den bestehenden Gesetzen an und für sich derartig festgelegt, daß die Abweichungen, welche in Konnossementen etwa enthalten sein können, von keinem großen Belang sind, anders liegt es mit den allgemeinen Verhältnissen des Güterverkehrs und hier setzt das Streben nach einheitlichen Gesetzesvorschriften ein. —

Ganz besonders folgende Fragen bedürfen der einheitlichen Festsetzung. Bestimmungen, wie weit der Reeder eines Schiffes dann aus einem Konnossemente haftet, wenn die Waren mit dem benannten Schiffe nicht zur Verladung gekommen sind, denn sehr häufig kommt es vor, daß Kapitäne oder an deren Stelle die Agenten des Reeders Konnossemente zu einer Zeit zeichnen müssen, wo sich die Ware noch am Lande befindet, sei es gestützt auf Ortsusancen, sei es daß in der Warenbranche selbst derartige Bestimmungen börsenmäßig sind, sei es, daß die Waren in die Disposition des Schiffes übergehen, sobald sie in Leichterfahrzeugen aufgenommen sind. Nur zu häufig kommt bei der Eile der Expedition die Tatsache vor, daß der Schiffsraum erschöpft ist, während noch unverladene Ware am Kai oder im Leichter zurückbleibt, und wenn auch in den meisten Konnossementen bedungen ist, daß der Ladungseigner sich die Verladung mit einem anderen Dampfer gefallen lassen muß, so entstehen doch sehr leicht in solchen Fragen schwere Mißstände, wo Konnossemente mit Fakturen und Wechsel-Tratten in den Verkehr kommen, während sich später herausstellt, daß sich die Ware überall nicht an Bord befunden hat. Ganz besonders von New-Orleans sind Fälle vorgekommen, daß Konnossemente über tausende von Ballen Baumwolle gezeichnet aus den Händen gegeben sind, die nachher überall nicht mit dem benannten Schiffe zur Beförderung gelangten, so daß in einem Totalschadensfalle die Assekuradeure bereits gezwungen sind, die Einsichtnahme von Schiffsmanifesten zu verlangen, weil die vorliegenden Verladungspapiere den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr genügend als Nachweis dienen können, ist es doch sogar schon vorgekommen, daß Konnossemente über nicht vorhandene Waren fälschlich ausgestellt und dadurch Remboursnehmer geschädigt sind. Bei regulären Linien liegt in dieser Hinsicht nicht das gleiche Bedürfnis vor und ist eine Konnossements-Bestimmung, wonach eine Verladung auch mit einem anderen als dem benannten Steamer zulässig sein soll, nicht gefährlich.

denn die Erwartung, der nächstfolgende reguläre Dampfer wird das nicht Angekommene bringen, ist meistens berechtigt. Für Dampfer in freier Fahrt bestehen in dieser Hinsicht allerdings sehr ernste Schwierigkeiten, deren gesetzliche Festlegung von vielen gewünscht wird.

Auch die Bestimmung, daß Abweichungen jeder Art von der beabsichtigten Reise zulässig sein sollen, giebt vielen zu Bedenken Anlaß, ganz besonders in den Fällen, wo Schiffe an den verschiedensten Plätzen löschen und laden, und wo ein Anlaufen sowohl auf der Hin- als auf der Rückreise stattfindet. Hier kommt es häufig vor, daß Waren bestimmt für die Heimreise an Bord genommen werden, wo noch die Ausreise in Frage steht, wodurch der Kaufmann sehr oft, ohne es zu wissen, ein viel größeres Transportrisiko trägt, als er mit Recht annehmen darf, und sind die Fälle, daß Schiffe auf der Ausreise zu einem Zeitpunkte vom Unglück betroffen werden, wo schon heimwärts bestimmte Waren an Bord sind, durchaus nicht selten.

Häufig werden auch durch Quarantäne-Vorschriften vollständige Änderungen der Reise herbeigeführt, wo sich das Schiff den Gütern gegenüber oft in einer nichts weniger als angenehmen Zwangslage befindet, zumal es sich bei den behördlichen Anordnungen, besonders in den kleinen Republiken Amerikas häufig um Angstprodukte handelt, die die wirklichen Bedürfnisse bei weitem überschreiten. Hier kommen die Schiffe oft in die Lage, Ware ohne Grund löschen zu müssen, weil vielleicht der vor Monaten verlassene Abgangsplatz mittlerweile für verseucht gehalten wird, oder weil der eine oder andere Hafen nicht angelaufen werden kann, nur weil ein dritter verdächtiger Platz angelaufen ist etc. Auch hier liegt der Wunsch nahe, diese Materie in gewisse gesetzliche Grenzen zu bringen, denn hier ist es besonders die Reederei, die geschützt werden muß, denn die Erfüllung des Frachtvertrages wird ihr durch unverschuldete dritte Faktoren erschwert und unmöglich gemacht.

Die Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches über die Haftung des Reeders müssen in vielen Punkten als reformbedürftig anerkannt werden, denn in den kurzen Satzen, wie die Haftpflicht dort festgelegt ist, wird den jetzigen komplizierten Verhältnissen nicht genügend Rechnung getragen. Wenn es auch ein feststehender Grundsatz ist und bleiben muß, daß der Reeder empfangenes Gut, abgesehen von Seeunfällen, tadellos wieder abzuliefern hat, so stoßen die Details doch oft auf die allerschwierigsten Verhältnisse, und hier ist es meistenteils das Drängen nach möglichster Kostenersparnis der Verlader, welches Schuld an den entstehenden Schwierigkeiten hat. Hat ein Schiff von einer einzigen bestimmten Ware nur eine Partie an Bord, so ist es ja sehr leicht, dem Empfänger korrekt anzugeben, welche Ware sein Eigentum ist, sind aber eine Reihe ähnlicher Partien an Bord, so werden häufig Anforderungen an die Aufmerksamkeit und Genauigkeit der Schiffsbesatzung gestellt, die nicht als berechtigt anerkannt werden können, zumal dann nicht, wenn die Waren ungenügend durch Trennungsmarken von einander unterscheidbar gemacht sind. Handelt es sich nun gar um Güter ähnlicher Art, wie z. B. um loses Getreide in verschiedenen Partien, so sind Differenzen ungemein leicht hervorgerufen, und wenn auch jede einzelne Branche bei solchen Vorkommnissen, die sich ziemlich regelmäßig wiederholen, eigene Usancen und Erfahrungs-Grundsätze aufgestellt hat, so kommen doch fortwährend Fälle vor, bei denen dieses nicht möglich war und hier entstehen sehr leicht Differenzen zwischen Schiff und Ladung, weil nicht genügend im allgemeinen abgegrenzt ist, was als die Pflicht des einen oder die des anderen anzusehen ist.

In dieses Gebiet gehört auch die Frage, wann zeitlich und örtlich die Haftung einer Reederei beginnt und endet, und tatsächlich ist die Beantwortung genau so verschieden, wie die Fülle der einzelnen tatsächlichen Vorgänge bei Verladung von Waren überhaupt. Hierbei spielen die Tatsachen, ob die Verladung an den Kais stattfindet oder endet, die Waren aus Leichtern aufgenommen oder in dieselben geliefert werden, ob eine Ableichterung im Hafen oder auf dem Strome stattfindet, ob die Kai-Verhältnisse Privatunternehmen einzelner Reedereien sind oder einen staatlichen oder kommunalen Charakter besitzen, eine große Rolle, so daß die Feststellung gesetzlicher Vorschriften nur in Mittellinien möglich sein könnte, zumal das örtliche Recht ja mit Überschreiten jeder politischen Grenze endet, und soll ein möglichst einheitliches Recht für das einzelne Schiff und Reise geschaffen werden, so müssen im Konossemente entsprechende Vereinbarungen dann festgesetzt werden, wenn im Ablade- oder Ankunftsplatze verschiedene Gesetze gelten sollten.

Es liegt auf der Hand, daß jede einzelne Reederei, welche einen bestimmten Routen-Verkehr kultiviert, diejenigen Bestimmungen in den Frachtvertrag einsetzen wird, die nicht nur im allgemeinen Verkehr als notwendig und üblich erkannt sind, sondern auch solche, welche in der Eigenart der von ihr befahrenen Route oder der Gesetzgebung der regelmäßig angelaufenen Orte bedingt wird. Daß somit eine große Verschiedenheit eintreten muß und tatsächlich in den letzten 10 Jahren eingetreten ist, kann keinem Zweifel unterliegen, und eben diese Verschiedenheiten zu beseitigen, soweit es unter Wahrung des Schutzes auf beiden Parteien möglich ist, ist das Streben vieler Interessenten, und wenn auch vielleicht die Bewegung von den Wareneignern in erster Linie ausgeht, weil dieselben sich im gegebenen Fall durch Konnossements-Klauseln beschränkt fühlen, so muß doch auch zugestanden werden, daß die Reedereien zu ihrem eigenen Schutz eine Kodification des Rechtes aus dem Frachtvertrage nur dann mit Freuden begrüssen können, wenn auch ihre Rechte genügend geschützt werden und die absolut nötige Bewegungsfreiheit gewahrt wird.

Wie alle kaufmännischen allgemeinen Gesichtspunkte aus der Erfahrung heraus entstanden sind und die jetzt vorliegenden Konnossements-Formulare meistenteils der Inbegriff derjenigen Vorkommnisse sind, welche auf der betreffenden Linie im Laufe der Jahre störend zur Austragung gekommen sind, so ist es doch auch hier unvermeidbar, daß die Erfahrungen teils verschieden ausfallen, teils auch ihrer materiellen Grundlage nach stark differieren. Deshalb wäre sehr zu wünschen, daß das jetzt hervortretende Streben nach Einheitlichkeit und Kodification dieser Materie ein gewisses Mittelmaß nicht überschreitet. Es dürfte nur das festgelegt werden, was nach beiden Seiten als dauernd notwendig und förderlich erkannt wird, im übrigen müßte aber den Parteien überlassen bleiben, alles, was der betreffenden Einzelroute eigentümlich ist, und es wäre sehr zu wünschen, wenn auch die Reederei-Kreise sich ernstlich mit dieser Materie beschäftigen und vorbereiten möchten, um nicht plötzlich Gesetzes-Entwürfen gegenüber zu stehen, welche über das zulässige und notwendige Maß der Kodification hinausgehen, und daß bei den augenblicklichen Verhältnissen im politischen Leben eine gewisse Gefahr in dieser Hinsicht vorhanden ist, zeigt eine Reihe von Gesetzes-Entwürfen in letzter Zeit, denen große Einseitigkeit vorgeworfen wird.

Hamburg, 28. März 1904. *Direktor F. Plass.*

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Lübecker Firma L. Possehl & Co. hat der Germaniawerft in Kiel einen Auftrag für den Bau eines größeren neuen **Frachtdampfers** erteilt. Der Dampfer wird nach dem Turretsystem erbaut und soll eine Tragfähigkeit von 6150 t Schwergut erhalten.

* * *

Stapelläufe.

Am 22. März lief auf der Werft von Nüscke & Co. Akt.-Ges. Stettin-Grabow, der für die Emder Dampfschiffs-Reederei Akt.-Ges. neu erbaute Frachtdampfer **»Amisia«** vom Stapel. Die Abmessungen des Schiffes sind: 72,60 × 10,92 × 5,65 m. Ladefähigkeit auf 17' Tiefgang 2200 t.

* * *

Auf den Howaldtswerken lief am 25. März der für die Reederei D. Torm, Kopenhagen, in Bau befindliche Spardeck-Frachtdampfer (Bau Nr. 404) **»Sara«** glücklich vom Stapel. Das Schiff hat bei einer Länge von 240', einer Breite von 36' und einer Tiefe vom Kiel bis Hauptdeck von 16' 2", eine Tragfähigkeit von 2400 t auf 17' 9" Tiefgang. Es ist mit einer Triple-Expansionsmaschine von 750 ind. Pferdestärken ausgerüstet, welche das Schiff im beladenen Zustande 10 Knoten treibt.

* * *

Am 26. März lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für Herrn Carl Tiedemann in Wismar neuerbaute Dampfer **»Anna Tiede«** glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Abmessungen: 245' 0" × 35' 6" × 17' 3", Tragfähigkeit 2200 t. Der Dampfer wird mit einer Maschine von 650 HP. ausgestattet, die ihm eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde geben wird. Die Fertigstellung des Schiffes erfolgt voraussichtlich gegen Ende nächsten Monats.

* * *

Am 26. März lief von der Stettiner Vulkanwerft der kleine Kreuzer **»Lübeck«** glücklich vom Stapel. Die Namensgebung vollzog der präsidierende Bürgermeister von Lübeck Dr. Klug. »Lübeck« ist der erste Kreuzer, der für die deutsche Marine mit Turbinenbetrieb erbaut wird.

* * *

Am 26. März erfolgte der Stapellauf des auf der Rostocker Neptunwerft für die Firma Aug. Cords erbauten Dampfers **»Gustav Boldt«**. Das Schiff ist aus deutschem Stahl nach den Anforderungen der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und hat folgende Dimensionen: 238' × 35' 6" × 18' 1". Die Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmasshine, die bis 600 HP leistet. Das Schiff soll beladen eine Geschwindigkeit von etwa 10 Knoten erzielen.

* * *

Am 28. März wurde auf der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, der für die Reederei A. Kirsten, Hamburg, in Bau befindliche Dampfer **»Diana«** (Stapel Nr. 235) glücklich ins Wasser gelassen. Die Hauptabmessungen sind: 237' × 33' 2" × 17' 6 3/4", Tragfähigkeit 1500 t.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.-G., Bremerhaven-Geestemünde, für den Norddeutschen Lloyd, Bremen, erbaute Dampfer **»Manila«** machte am 23. ds. Ms. seine Probefahrt. Die Abmessungen sind: 76,80 m × 11,27 m × 6,70 m., Tragfähigkeit 2500 m. Das Schiff ist für die Passagierfahrt zwischen Bangkong und Manila bestimmt, und es können in den für die Tropenfahrt besonders luftig und elegant eingerichteten Kabinen und Salons 16 Passagiere I. Klasse, 9 Passagiere II. Klasse untergebracht werden, außerdem sind Vorkehrungen für die Beförderung einer größeren Anzahl Zwischendecker getroffen. Auf der Probefahrt indizierte die Maschine 1140 HP, wobei eine Geschwindigkeit von 11 1/2 Knoten erreicht wurde.

* * *

Der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Reiherstieg Schiffswerfte gebaute Doppelschrauben-Passagierdampfer **»Cap Blanco«**, über dessen Größenverhältnisse schon zu seinem Stapellauf hier gesprochen wurde, machte am 26. März seine Probefahrt, die zur größten Zufriedenheit der Reederei ausfiel. Die luxuriösen Kajüteneinrichtungen gewähren 140 Passagieren I. Klasse Raum zum Aufenthalt und zur Unterkunft, während für 420 Passagiere III. Klasse luftige und gesunde Räume vorhanden sind. Die Maschinen, die (dreifache Expansion) 4200 i. P. indizieren, gaben dem Schiff bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von beinahe 14 Meilen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Am 30. März hat aus Anlaß der Rückkehr des Schulschiffes »Großherzogin Elisabeth« eine Schlußbesichtigung der ausgebildeten Kadetten und Schiffsjungen stattgefunden. Eine Veranstaltung, der der Großherzog von Oldenburg als Protektor des Schulschiff-Vereins beiwohnte und die in Anwesenheit der Vertreter der Kaiserlichen Marine, der die Interessen des Vereins unterstützenden Behörden, sowie der Reedereimitglieder des Deutschen Schulschiffvereins abgehalten wurde.

* * *

Mit dem Dampfer »Adria« eröffnet die Hamburg-Amerika Linie am 6. April den neuen von ihr und dem Norddeutschen Lloyd eingerichteten Skandiadienst (Stettin—Helsingborg—Gothenburg — Christiansund — New-York und New-York — Christiania — Kopenhagen — Stettin).

* * *

Die hamburgische Bürgerschaft hat die neue Verordnung zur Führung des Schiffstagebuchs genehmigt. Sie, die am 1. April in Kraft tritt, enthält als wichtigste Änderung die Vorschrift, daß der Kapitän alle Strafanträge nach der Seemannsordnung persönlich in das Journal einzutragen hat.

* * *

Von zuständiger Seite wird bekannt gegeben, daß das zur Gründung der neuen Heringsfischerei-Gesellschaft »Großer Kurfürst«, Emden, in Aussicht genommene Kapital von einer Million Mark voraussichtlich schon vor dem letzten Termin (15. April) gezeichnet sein wird.

* * *

Nach den Angaben der Reichskommissare für das Auswandererwesen gibt das Kaiserl. Statistische Amt bekannt, daß 36 310 Deutsche (davon 16 639 über Bremen, 10 975 Hamburg, 5457 Antwerpen, 1579 holländische Häfen und 660 über französische Häfen) im Jahre 1903 ausgewandert sind; 32 098 in 1902 und 22 073 in 1901.

* * *

Der hamburgische Senat hat am 26. d. M. die Bürgerschaft mitzugenehmigen ersucht, daß dem hamburgischen Verein »Seefahrt« zur Unterbringung von Jungen auf deutschen Schiffen zunächst auf fünf Jahre eine jährliche Unterstützung von 5000 ℳ aus Staatsmitteln gewährt und dieser Betrag für das Jahr 1904 in Art. 145 des diesjährigen Budgets eingestellt werde.

* * *

Auszeichnungen. Der Kaiser hat dem Präsidenten des Norddeutschen Lloyd Herrn Plate und dem Generaldirektor Herrn Dr. Wiegand den Roten Adlerorden II. Klasse, dem Oberinspektor Herrn Kapt. Blanke, Herrn Prokurist Niemann und dem Führer des »König Albert«, Herrn Kapt. Pollack, sämtlich Beamte des Nordd. Lloyd, den Roten Adlerorden IV. Klasse verliehen.

* * *

Herr Kapitän z. S. z. D. Reincke, Präses der Schiffsbesichtigungskommission der Marinestation der Nordsee, wurde zum Präses der mit dem 1. April zu errichtenden Schiffsbesichtigungskommission mit dem Sitz in Hamburg-Altona ernannt.

* * *

Die Lübecker Kaufmannschaft bewilligte mit großer Mehrheit 89 000 ℳ zum Bau eines Lagerschuppens auf dem Kulenkampkai.

* * *

Ausland.

Von Lord Kelvin und Edmund Roberts ist ein automatisch wirkender Apparat zum Feststellen der Ebbe und Flut dargestellt. Er ist auf Grund der Tatsachen gebaut, die während einer Reihe von Jahren bezüglich der Gezeitenerscheinungen und Durchschnittsergebnisse ermittelt wurden; er hat im physikalischen Laboratorium in London probeweise gearbeitet, wobei er seine automatischen Berechnungen auf einer Rolle Papier zur Darstellung brachte.

* * *

Die Verwaltung der Cunardlinie hat beschlossen, das Turbinensystem bei zwei Schnelldampfern anzuwenden, die demnächst mit Zustimmung der Regierung gebaut werden.

* * *

Nach einer Mitteilung der »Shipping Gazette« beabsichtigt die französische Regierung eine Anpassung ihres Vermessungsverfahrens an das englische. Aus diesem Grunde ist das Inkrafttreten der jüngst erlassenen englischen Verordnung betr. eine Nachvermessung französischer Schiffe in englischen Häfen bis zum 1. Juli verschoben worden.

* * *

La Veloce, Schiffahrtsgesellschaft verteilt für 1903 5 pCt. Dividende, nachdem sie eine Anzahl Jahre ohne Dividende gewesen ist.

Vermischtes.

Kongress des internationalen Seevereins (L'association Internationale de la Marine) **in Lissabon.** Die Tagesordnung des Kongresses, der am 22. Mai abgehalten werden soll, lautet: »Oceanographie; Hydrographie; Meteorologie; der Nordatlantik und die Wettervorhersagen Westeuropas; Seegrenzen; Kongresse und Konferenzen; Unterstützung der Seeleute, Internationale Statistik; Panama-Kanal; Vereinheitlichung des Seerechts: einheitliche Vermessung, Ladelinie, Hafenabgaben nach Netto- oder Brutto-Tonnage, Dampferrouten, Nebelsignale. Revision der Bestimmungen zur Verhütung von Kollisionen, Rettungsmittel an Bord der Schiffe, Befeuerung der Küsten, Kondemnierung, große Havarie, Konnossementsklauseln; Sport; Seefischerei; drahtlose Telegraphie.« — Mit Ausnahme weniger Punkte wird sich demnach der Kongreß mit Gegenständen beschäftigen, die entweder bereits erschöpfend in deutschen nautischen Kreisen erörtert worden sind oder die noch auf der Tagesordnung stehen.

Für den **Schiffsverkehr** auf dem **Färö-Sund und bei Silte** sind folgende Vorschriften erlassen worden: Die Schiffe müssen einen Minenlotsen an Bord haben, um die Minenlinie zu passieren. Der Minenlotse wird von dem bei der Sperrung verlegten Wachtschiffe kostenlos zur Verfügung gestellt. Falls es als nötig befunden wird, werden Segelschiffe kostenlose Schlepphülfe durch die Minenlinie erhalten. Da es für diejenigen, denen die Lage der Minen nicht bekannt ist, sehr gefährlich ist, sich der Minenlinie zu nähern, empfiehlt es sich für alle Schiffe, den gewöhnlichen Seelotsen in hinreichender Entfernung zu nehmen.

Küstenschiffahrt in Japan. Das japanische Schiffahrtsgesetz vom 7. März 1899, welches die Küstenschiffahrt zwischen japanischen Häfen und der japanischen Flagge vorbehält, hat im § 3 den Verkehrsminister befugt, Ausnahmen von dieser Bestimmung zuzulassen. Derselbe hat, von dieser Befugnis Gebrauch machend, nunmehr verfügt, daß auch ausländischen Schiffen die Erlaubnis erteilt werden kann, ungeöffnete Häfen anzulaufen und Küstenschiffahrt zu betreiben, wenn dies für Rechnung von Japanern geschieht und die Schiffe von Japanern gechartert sind.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 28. März. In die vor vierzehn Tagen gewählte Kommission über die Beseitigung der Haftung der Reeder in Kollisionsfällen wird nachträglich Herr Schroedter gewählt. Zu Mitgliedern einer Kommission, die Vergleiche zwischen den Herrmann'schen Wetterprognosen und den Dekadenberichten stellen soll, werden die Herren Direktor Dr. Bolte, Kapt. Meyer, Inspektor Opitz und als Ersatz Navigationslehrer Weltzien ernannt. — Die Versammlung beschäftigt sich sodann mit der Tagesordnung des zum 22. Mai in Lissabon in Aussicht genommenen Kongresses der Association Internationale de la Marine (Siehe S. 171. D. R.), einer Vereinigung, der der Verein als Mitglied angehört, und beschließt, in nächster Sitzung in Erwägungen darüber einzutreten, ob die Entsendung eines Delegierten zweckmäßig sei. Über einzelne Gegenstände der Tagesordnung des Kongresses, wie über Einheitliche Schiffsvermessung, Vereinheitlichung des Seerechts, Internationale Statistik greift eine Besprechung Platz. Ebenfalls wird über die neue Schlick'sche Erfindung, die Errichtung eines Kreisels zur Vermeidung der seitlichen Bewegungen des Schiffes, gesprochen und der Wunsch geäußert, daß Herr Direktor Schlick ersucht werde, im Verein über seine Erfindung nähere Mitteilungen zu machen. Zum 18. April steht ein Vortrag über Japan von Herrn Benjamin in Aussicht. — *Nächste Sitzung am 11. April. Tagesordnung: 1. Beschlußfassung über die Entsendung eines Delegierten für den Kongreß in Lissabon; 2. Beratung über einen ev. abzuhaltenden Schlußkommers; 3. Mitteilungen des Vorstandes.*

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 30. März. Nach Erledigung der Eingänge teilt der II. Vorsitzende, der wegen Verhinderung des I. Vorsitzenden die Sitzung leitet, mit, daß Herr Gröschner in nächster Sitzung einen Vortrag über die von ihm vertretene Nachtrettungsboje halten werde. — Der schriftliche Bericht des I. Vorsitzenden über die letzten Mittwoch in Berlin gepflogenen Verhandlungen betr. Auslegung eines Feuerschiffes bei Norderney wird verlesen. — Die Besprechung über de Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeige wird weiter vertagt. — Die Art der jetzigen Untersuchung auf Farbenblindheit wird anläßlich des Umstandes, daß kürzlich ein Kapitän, der lange Jahre glücklich gefahren hat, für farbenblind erklärt wurde, wieder besprochen und dem Betreffenden geraten, bei der See-Berufsgenossenschaft den Antrag zu stellen, daß er auf freiem Revier untersucht werde. — *Nächste Sitzung: 6. April. Tagesordnung: Interne Angelegenheiten und Lichterführung vor ihren Ketten treibender Fahrzeuge.*

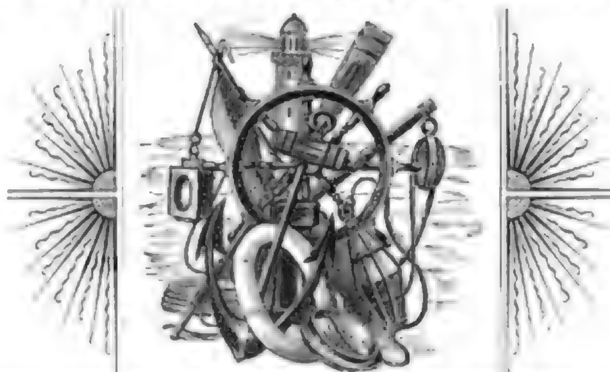
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der *Seeschiffer-Verein „Stettin“* giebt bekannt, daß er am 28. März seine Wintersitzungsperiode geschlossen hat.

Abschaffung der Haftung des Reeders bei Kollisionen.

Der hamburgische Seeschiffer-Verein und der Verein der Kapitäne und Offiziere, Hamburg, haben je eine Kommission ernannt, die sich mit der auf dem letzten Nautischen Vereinstag besprochenen Beseitigung der Reederhaftung beschäftigen soll. Von beiden Vereinen wird beabsichtigt, diese für die Kapitäne und Schiffsoffiziere hochwichtige Frage auf die Tagesordnung des nächsten Verbandstages zur Erörterung zu stellen. Da eine nach allen Richtungen durchdachte Stellungnahme nur nach Kenntnis der Literatur zu dieser schwierigen Materie möglich ist, können noch Monate vergehen, ehe die Kommissionen mit bestimmten Vorschlägen an ihre Vereine hervortreten. Ist das aber geschehen, dann werden die Einzelvereine von dem Ergebnis unterrichtet werden, damit sie gestützt auf dieses und an der Hand des ihnen zugänglichen Materials Gelegenheit haben, sich ein Urteil bis zum nächsten Verbandstag bilden zu können. Sollte außer den beiden genannten ein anderer Mitgliedsverein schon früher die auf die Haftungsfrage bisher erschienenen Schriften haben wollen, dann, bitte um eine entsprechende Mitteilung an den Vorstand des geschäftsführenden Vereins.

Über die **Reformbedürftigkeit des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen** vom 27. Juli 1877 schreibt ein Mitglied aus Hamburg:

»Ohne den hier erwähnten Kollisionsfall auf der Unterelbe meinen oder die Rechtsprechung des Seeamts zu Hamburg kritisieren zu wollen — ich bin übrigens der Überzeugung, daß von allen deutschen Seeämtern das hamburgische am wenigsten Anlaß zu besonderen Ausstellungen über seine Rechtsprechung giebt — halte ich im Interesse unserer seefahrenden Kollegen doch durchaus eine baldige Abänderung des Gesetzes für erwünscht. Alle unsere Vorschläge aus dem Jahre 1902 haben eine untergeordnete Bedeutung gegenüber dem Antrag: daß den Kapitänen und Schiffsoffizieren das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt bei abfälliger Beurteilung ihrer Handlungsweise durch ein Seeamt eingeräumt werden müsse Es ist dies eine dringende Forderung, für die der Verband mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln im Interesse seiner Mitglieder erneut eintreten muß.

Nicht, weil ich einen besonderen Fall im Auge habe, der mir zu diesen Äusserungen Gelegenheit geben könnte, sondern weil ich der Überzeugung bin, daß Reichskommissare und Seeämter, wenn sie das Verhalten eines Funktionärs in der Handelsmarine zu beurteilen haben ohne zu einem Antrag auf Patententziehung zu kommen, gar nicht umhin können, entweder auszusprechen: »dass der Unfall durch die Schiffsführung verschuldet, oder daß er nicht verschuldet ist.« Im ersteren Fall, weil er für die Betroffenen wirtschaftlich beinahe von derselben Wirkung wie eine Patententziehung ist, muß den Gemaßregelten das Recht zur Berufung eingeräumt werden. Wie die Verhältnisse heute liegen, werden Unzufriedene geschaffen und es wird, angesichts der sozialpolitischen Reichsgesetzgebung, der schon an und für sich verbreiteten Annahme Nahrung gegeben, daß dem Reiche die Interessen der Kapitäne und Schiffsoffiziere nicht so wie diejenigen der Vertreter anderer Berufszweige am Herzen liegen.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 15. Hamburg, den 9. April. 41. Jahrgang.

 **Auf dem Ausguck.** 

Die Schluß-Besichtigung
— die dritte seit Bestehen des Schulschiff-Vereins —
des Schulschiffes »Großherzogin Elisabeth«

wurde am 31. März auf der Reede von Bremerhaven in Gegenwart des Großherzogs von Oldenburg und im Beisein zahlreicher Gäste innerhalb der Grenzen des Programms abgehalten, wie sie vorher vom Verein festgelegt worden waren. Nämlich:

»Alle Segel los, Steuerbordwache; alle Segel setzen; Bram- und Oberbramsegel geien und festmachen, Untersegel und Marssegel reffen und wieder setzen; die gerefften Segel ausreffen und Bram- und Oberbramsegel los und setzen; alle Segel geien und festmachen; Oberbramraaen an Deck; Oberbramraaen auf; alle Boote klar, Bootsrudern; alle Boote heißen;

«Segelnähen; Instruktion; Kleidermusterung; Splissen, Steeke und Matten machen; Dingi rudern und wricken.« Alle Arbeiten unter mehrmaligem Wechsel der Mannschaften.

Die Aufgaben wurden mit Präzision und Geschicklichkeit gelöst, ein Urteil, das besonders auf die Bootsmanöver zutrifft. In den Booten zeigte das junge Blut trotz des regnerischen Wetters und der starken Strömung eine Sicherheit, die jedem Zuschauer Vergnügen bereiten mußte. Mit Gefallen ruhte der Blick auf den frischen, jugendlichen Gestalten mit ihren offen dreinschauenden Augen. Wer ein gutes Gedächtnis hatte und einzelne der Gesichter von der Schlußbesichtigung aus dem Vorjahre wiedererkannte, mußte sich sagen, daß der Aufenthalt auf dem Schulschiff einen wohltuenden Einfluß auf die Entwickelung des Körpers auszuüben vermag. Aus kleinen Knirpsen sind kräftig entwickelte junge Leute geworden. Regelmäßige Lebensweise, ausgiebige körperliche Bewegung ohne Überanstrengung, gute Nahrung, angemessene Behandlung, und dabei die frische Seeluft, — unter solchen Bedingungen ist es ja kein Wunder, wenn körperlich gesunde Menschenblüten gedeihen.

Der alte Einwand, er ist vereinzelt bei jeder Schlußbesichtigung erhoben worden, daß insbesondere die Segel- und Raamanöver (die Tätigkeit in den Topen, wie das Hantieren der Taue an Deck) den Stempel des Einexerzierten tragen, wurde auch diesmal gesprächsweise laut. Er mag ja auch bis zu einem gewissen Grade berechtigt sein, aber diese Beigabe läßt sich nun einmal bei einer Massenausbildung nicht vermeiden. Es fragt sich nur, ob die jungen Leute nach einjähriger Ausbildung das leisten, was von ihnen gefordert wird, was die Kapitäne von ihnen verlangen können: die Arbeiten eines Leichtmatrosen auf einem Segelschiff. Derartigen Anforderungen sind sie aber nach jeder Richtung hin gewachsen. Und weil das der Fall ist, sollte der dem Schulschiffsystem immer wieder gemachte Vorwurf der Einseitigkeit nicht mehr erhoben werden.

Von dem den Besichtigern eingeräumten Recht,

Wünsche über ausgewählte Manöver auszusprechen, machten mehrere Herren Gebrauch, insbesondere Herr Kapt. Bramslöw. Er wollte sich von den Leistungen der Kadetten überzeugen, wollte wissen, ob sich diese jungen Männer nach dreijährigem Kursus, nach ihrer jetzt vollendeten Ausbildung, auch diejenigen Eigenschaften angeeignet hatten, die im späteren Beruf von ihnen beansprucht werden müssen. Weder er noch die anderen Besichtiger wurden enttäuscht, führten die Kadetten doch alle ihnen aufgetragenen Arbeiten mit jener Ruhe und Sicherheit aus, die Zeugnis von der Mühe und Arbeit ablegen, die auf die Ausbildung dieser Zöglinge verwandt worden sind. Sie, die drei Jahre an Bord sind, und von dieser Zeit ein Jahr als Vollmatrose angerechnet erhalten, sollen nun noch ein Jahr als Matrose auf Dampfern fahren, darauf ihr Jahr dienen und dann die Steuermannsschule besuchen, — so lautete die Erklärung, die Herr Prof. Dr. Schilling am 1. März auf dem Nautischen Vereinstag in Berlin als Vorsitzender des Schulschiff-Vereins abgab. Ist sie auch heute noch verbindlich? Diese Frage scheint insofern berechtigt, als die Kadetten auffallenderweise beabsichtigen, sich ein halbes Jahr, also die Hälfte der ihnen noch fehlenden Vollmatrosenfahrzeit, während ihrer einjährigen Dienstzeit bei der Kaiserlichen Marine zu erwerben. Diese Möglichkeit ist allerdings für die Kadetten gegeben, sofern sie, die alle im Besitz des Einjährigen-Zeugnisses sind und die alle Reserveoffiziere werden möchten, nach sechsmonatigem Militärdienst zu Obermatrosen befördert werden. Die Dienstzeit als Obermatrose in der Kaiserlichen Marine wird der Vollmatrosenfahrzeit in der Handelsmarine in dieser Beziehung gleich gerechnet. Das Gesetz hindert die Kadetten also nicht, ihren Plan auszuführen, ja sie sind bekanntlich nach der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 überhaupt nicht zum weiteren Fahren als Vollmatrose auf Handelsschiffen verpflichtet, gilt doch laut § 8 der angezogenen Verordnung die Fahrzeit auf Schulschiffen derjenigen auf Segelschiffen gleich. Aber wie verträgt sich diese uns bekundete Absicht mit der vorhin erwähnten Erklärung des Herrn Prof. Schilling? Wir haben uns um Auskunft an ihn gewandt und das Folgende erfahren: Die Erklärung im Deutschen Nautischen Verein sei in der bestimmten Erwartung erfogt, daß ein dem Staatssekretär des Reichs-Marineamtes eingereichtes Gesuch Berücksichtigung finden würde. Der Wunsch nämlich, daß nicht nur — wie es heute der Fall ist — die am 1. Oktober eintretenden Einjährigen Reserveoffiziere werden können, sondern auch die am 1. April Eingestellten. Exz. v. Tirpitz, der der Eingabe zwar wohlwollende Berücksichtigung für eine spätere Zeit zugesagt hat, lehnte aber vorläufig den Antrag ab. — Nach diesem Bescheid hat sich die Sachlage für die Kadetten nun allerdings geändert. Sie müssen, soll die Erklärung des Herrn Prof. Schilling aufrechterhalten bleiben, bis zum Oktober 1905 warten, ehe sie ihrer Dienstpflicht genügen. Das sieht wie ein Zeitverlust aus, er ist es aber keineswegs. Ihre Karriere wird durch diese unvorhergesehene Antwort des Staatssekretärs **nicht**, wie die Kadetten anzunehmen scheinen, um ein halbes Jahr verlängert, nur die einzelnen Etappen auf dem Wege zum Steuermann werden etwas verschoben. Ihre Absicht war — vor dem Bekanntwerden der Stellungnahme des Staatssekretärs — erst die volle Fahrzeit zu erhalten, dann bei der Marine zu dienen und im Anschluß daran die Steuermannsschule zu besuchen. Ändern sie nun die Ausführung der beiden letzten Vorsätze in chronologischer Folge, dann können sie am 1. Oktober 1905 als Einjährig-Freiwillige mit dem Steuermannspatent in der Tasche eintreten. Bei ihrer theoretischen Vorbildung auf dem Schulschiff wird und kann es ihnen nicht schwer fallen, das Steuermannsexamen nach vier- bis fünfmonatigem Schulbesuch zu machen. Also: sie fahren bis zum April oder auch Mai nächsten Jahres als Vollmatrose, besuchen dann die Steuermannsschule und legen noch vor dem 1. Oktober die Prüfung ab. Ein Zeitverlust in ihrer Karriere tritt nicht ein. — Wir möchten dem Deutschen Schulschiff-Verein dringend raten, daß er angesichts der hier gegebenen Darstellung die auf dem Deutschen Nautischen Vereinstag abgegebene Erklärung seines Vorsitzenden aufrecht erhält. Sein Einfluß auf das weitere Fortkommen der Kadetten giebt ihm die erforderlichen Machtmittel. Den Kadetten wird die einjährige Fahrzeit als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen für ihren späteren Beruf schon aus sozialen Gründen zuträglicher sein, als wenn sie die Hälfte dieser Zeit als Obermatrose, und noch dazu als Offiziersaspirant, bei der Kaiserlichen Marine fahren.

Nach ihrer Beendigung wurden die Manöver von Herrn Kapt. Bramslöw und von Exz. Bendemann besprochen. Der Vertreter der Kriegsmarine schloß sich dem Gesamturteil des praktischen Seemanns an: sie waren mit den Leistungen zufrieden. Für den Kapitän und seine Offiziere eine schöne Belohnung. Der Kapitän, Herr Raegner, wurde noch besonders geehrt, sprach sich doch der Großherzog in sehr anerkennenden Worten über die Leitung des ganzen Betriebes aus. — Der Schlußbesichtigung folgte auf dem prachtvollen Schnelldampfer »Kronprinz Wilhelm« eine vom Norddeutschen Lloyd gegebene Mahlzeit, bei der auch der verwöhnteste Gaumen auf seine Rechnung gekommen ist.

Wetterprognosen für den Ozean und ihre Bedeutung für die Schiffahrt.

(Vortrag gehalten im Nautischen Verein zu Hamburg am 21. März 1904.)

[Schluß.]

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

Von den berufensten Vertretern der Meteorologie ist denn auch bereits zum Ausdruck gebracht, dass wenn nicht ganz neue Methoden und Gesichtspunkte aufgestellt werden, ein wesentlicher Fortschritt in den Prognosen überhaupt, besonders in bezug auf eine längere oder entfernter liegende Zeit, nicht erwartet werden kann. Zum Teil hat man die bisherigen nicht nach allen Richtungen befriedigenden Erfolge der Wetterprognose auf den Umstand zurückgeführt, dass uns nur die atmosphärischen Vorgänge in grösster Nähe der Erdoberfläche nicht aber die der höheren Luftschichten bekannt seien. Dies ist um so mehr betont worden, als, wie schon bemerkt wurde, die primären Erscheinungen, welche die Witterungsvorgänge bestimmen, in den höheren Luftschichten sich abspielen sollen. Wenn man aber bedenkt, dass die eigentliche Ursache der atmosphärischen Bewegungen nämlich die verschiedenen Temperaturen der Luft fast allein durch die verschiedene Erwärmung der Erdoberfläche nach der geographischen Lage und der Art dieser Oberfläche, also ob Wasser oder Land und dergl., hervorgerufen werden, so muss es doch zum mindesten für zweifelhaft gehalten werden, ob es richtig ist, die wesentlichen Folgeerscheinungen dieser Verschiedenheit der Luftwärme weit entfernt von der Erdoberfläche in die höheren Luftschichten zu verlegen. Die Erscheinungen der höheren Luftschichten gehen zudem in einer sehr viel dünneren Masse vor sich, sie zeigen in den Unterschieden des Luftdruckes und den Unterschieden der Luftströmungen im allgemeinen eine sehr viel geringere Intensität als die entsprechenden Phänomene an der Erdoberfläche. Da muss es doch als abweichend von den gewöhnlichen physikalischen Anschauungen betrachtet werden, wenn man die schwächeren Vorgänge in den höheren Luftschichten als die ursprünglicheren, die intensiveren an der Erdoberfläche aber als ihre Folge bezeichnet.

Jedenfalls ist vorläufig nicht abzusehen, wie durch die mit grossem Eifer und grossen Mitteln betriebenen Untersuchungen der höheren Luftschichten durch Ballon- und Drachenaufstiege eine durchgreifende Förderung der Wetterprognose überhaupt und der für den Ozean insbesondere herbeigeführt werden soll. Die Ausnutzung auch dieser Untersuchungen für diesen Zweck wird, wie die der Beobachtungen an der Erdoberfläche davon abhängig sein, dass zum mindesten neue Methoden der Bearbeitung gefunden und zur Anwendung gebracht werden.

Ich bitte jedoch mich nicht etwa dahin misszuverstehen, als ob ich den Untersuchungen der höheren Luftschichten ihre Bedeutung an sich absprechen wollte. Um ein Verständnis und Aufschlüsse der Vorgänge in der Atmosphäre in bestimmten Richtungen zu gewinnen, sind diese Untersuchungen ein unabweisbares Bedürfnis; nur für die allerersten Grundlagen für die Prognosenstellung vermag ich eine wesentliche Förderung durch dieselbe ohne weiteres nicht zu erwarten.

Ich bin vielmehr der festen Überzeugung, dass allein eine weitere Durcharbeitung des reichen und vieljährigen meteorologischen Beobachtungsmaterials an der Erdoberfläche zu dem erstrebten Ziele einer sicheren und auf weite Zeiträume sich erstreckenden Prognose und zwar auch für die Ozeane führen kann und wird.

Mein Bestreben auch Sie für diese Ansicht zu gewinnen, hoffe ich am besten dadurch zu erfüllen, dass ich Ihnen zunächst in grossen Zügen den Gedankengang vorführe, der mich selbst zu meinen von den hergebrachten abweichenden Anschauungen geleitet und wohl auch bereits praktisch verwertbare Ergebnisse gezeitigt hat.

Eine frühere praktische Tätigkeit in der ausübenden Witterungskunde hatte mich selbst das Unzulängliche der Grundlagen dieser Wissenschaft oder Technik empfinden lassen. Alle meine Bemühungen, ein weiteres Urteil über die atmosphärischen Vorgänge zu gewinnen, blieben jedoch erfolglos, so lange ich nur die Wetterkarten für Europa oder auch die für die Ver. Staaten Nordamerikas dabei in Betracht zog. Erst mit dem Studium und der Bearbeitung der synoptischen Wetterkarten, die ein weites Gebiet, das vom Felsengebirge bis zum Ural, umfassen, eröffneten sich neue Gesichtspunkte. Es ist dies wohl verständlich, wenn man bedenkt, dass einerseits die atmosphärischen Erscheinungen eine Mächtigkeit haben, die vielfach weit über Europa hinausragt, und dass andererseits naturgemäss der Zusammenhang dieser Phänomene erst auf einem solchen weiteren Gebiet zum Ausdruck kommen kann.

Zweifelhaft geworden an der Richtigkeit der bisherigen Anschauungen, setzte ich mir vor ohne jedes Vorurteil die sich abspielenden Vorgänge zu betrachten. Nur das unzweifelhaft festbegründete bereits dargelegte Gesetz der Beziehung zwischen Luftdruckverteilung und Wind, das sogenannte Buys Ballotsche oder barische Windgesetz, und zwar so wie es in seiner grössten Allgemeinheit aus den aërodynamischen Gleichungen unter Be-

rücksichtigung der Erdrotation hervorgeht, zog ich in den Kreis meiner Betrachtungen.

So sah ich auch in den besprochenen Systemen in sich geschlossener Isobaren keine besonderen Erscheinungen, sondern nur den Ausfluss der Unregelmässigkeit der Luftdruckverteilung. Ähnliche Bilder werden Sie sich dadurch entstehend vorstellen können, dass Sie irgend eine Fläche mit einer kleinkörnigen Masse, wie Mehl oder Sand, hoch und unregelmässig bedecken. Die Vertiefungen stellen dann die Gebiete mit Minima, die Buckel die mit Maxima des Luftdruckes dar und die Isobaren entsprechen den Linien gleicher Höhe der Masse. Nach dem barischen Windgesetz passen sich dann die Winde der Unregelmässigkeit des Luftdruckes an. Das Fortschreiten der Systeme geschlossener Isobaren und ihrer Windsysteme unter gewisser Beibehaltung ihrer Gestalt ist zunächst nur eine Folge der Veränderungen in der Luftdruckverteilung, die nicht sprungweise, sondern stetig sich vollzieht.

Das Erste, was nun bei einem eingehenderen Studium jener weite Gebiete umfassenden Wetterkarten in das Auge fällt, ist die häufige Gruppierung der Luftdruckverteilung und der Winde in ihren grossen Zügen nach Zonen, die von der westlichen Grenze des Kartenbereichs bis zu ihrer östlichen sich erstrecken. Da natürlich Hochdruckzonen, mit einer Linie höchsten Luftdruckes, abwechseln mit Zonen niedrigeren Luftdruckes, die eine Linie niedrigsten Luftdruckes einschliessen, so erinnern diese Zonen an die bekannten Mauryschen Zonen der Mittelwerte des Luftdruckes und der Winde. In Wirklichkeit haben aber jene Zonen von den Mauryschen ganz verschiedene Lagen und zu den verschiedenen Zeiten sind ihre Lagen auch unter sich höchst verschieden, so dass zu einer Zeit dort eine Niedrigdruckzone liegt, wo zu anderer eine Hochdruckzone sich befindet. Entsprechend gestalten sich auch die vorherrschenden Luftströmungen äusserst verschieden.

In den Fällen aber, in denen in der Luftdruckverteilung die zonale Verteilung zurücktritt, wurden von mir andere Regelmässigkeiten bemerkt. Etwa in der Richtung der Breitenkreise fortschreitend wiederholt sich besonders in diesen Fällen in annähernd gleichen Entfernungen Zunahme und Abnahme des Luftdruckes und den Gebieten niedrigen Luftdruckes entsprechen benachbarte ähnlich gestaltete Gebiete hohen Luftdruckes. Darin schien sich mir eine wellenartige Natur der atmosphärischen Vorgänge zu offenbaren.

Jedenfalls aber zeigten diese Tatsachen, dass von einer beständigen allgemeinen Luftzirkulation im Sinne Ferrels in Wirklichkeit keine Rede sein konnte. So warf ich mir die Frage auf, ob denn eine solche ständige Zirkulation infolge einer Temperaturabnahme vom Äquator zum Pol selbst auf einer gleichartigen Erdoberfläche überhaupt möglich sei. Auf der Naturforscher-Versammlung zu Wien im Jahre 1894 konnte ich dann aus mathematischen Gründen nachweisen, dass dies in der Tat nicht der Fall sei. Wenn nun aber der notwendige Austausch der Luft infolge der Temperaturunterschiede zwischen dem Äquator und den Polen durch beständige Luftströmungen nicht möglich ist, derselbe also nur unter zeitlichen Veränderungen sich vollziehen kann, so bedingen die physikalischen Eigenschaften der Luft periodische Schwingungen und Wellen.

Um Ihnen an geläufigeren Beispielen verständlicher zu machen, wie eine beständige und gleichmässige störende Kraft in einem elastischen Körper, wie es die Luft doch ist, Schwingungen und Wellen hervorbringen kann, möchte ich auf die Dampfpfeife oder Violinsaite verweisen. Das an sich gleichmässige Ausströmen des Dampfes aus dem Dampfrohr bewirkt in der Pfeife, der gleichmässige Strich des Fidelbogens in der Saite periodische Schwingungen, die als Tonwellen sich fortpflanzen.

Ein wiederholtes Studium der Ferrelschen Ableitungen liess mich denn auch die Stelle entdecken, an der die sonstige Exaktheit seiner Rechnungen nicht beibehalten war. Diese Stelle enthält bemerkenswerter Weise geradezu eine Bestätigung meiner Ansichten. Ferrel setzt nämlich in seinen Rechnungen plötzlich ein Glied einer Gleichung = 0 mit der Begründung, dass dies Glied nur einen Wert haben kann, der aus Schwingungen oder wellenartigen Bewegungen entstehen würde. Wie ausserordentlich nahe war man in diesem Augenblick, der etwa 45 Jahre zurückliegt, der richtigen Auffassung der atmosphärischen Vorgänge! Welche andere Entwickelung hätte die Meteorologie seitdem bereits nehmen können, wenn die so dicht vor Augen liegende wirkliche Bedeutung jenes rechnerischen Grössensymbols damals erkannt worden wäre!

Kurze Zeit vor meinem Nachweis der Unmöglichkeit eines beständigen Luftaustausches zwischen Äquator und Pol, hat Herr Margules in Wien entwickelt, welche Wellenbewegungen und Schwingungen in einer dünnen von Luft erfüllten rotierenden Kugelschale möglich wären. Diese Wellensysteme graphisch auf einer Oberfläche dargestellt, zeigen ebenso in sich geschlossene Isobarensysteme mit Minima oder Maxima, wie unsere Wetterkarten. Dieser Umstand, verbunden mit der tatsächlichen Notwendigkeit des Bestehens solcher Schwingungen und fortschreitenden Wellen in der irdischen Atmosphäre gewährt den hier dargelegten Anschauungen eine wichtige Stütze. Nach diesen **bilden** auch die veränderlichen Vorgänge **in der** Atmosphäre, die geschlossenen **Isobaren-**

systeme und die mit ihnen verbundenen Windsysteme, abgesehen von lokaleren Modifikationen, einen Teil der allgemeinen atmosphärischen Zirkulation zwischen Äquator und Pol.

So sehen wir, dass der Altmeister der Physik und Meteorologie Dove in gewissem Sinne Recht hatte, als er die wechselnden Winde als einen Kampf zwischen einer polaren u. äquatorialen Luftströmung auffasste.

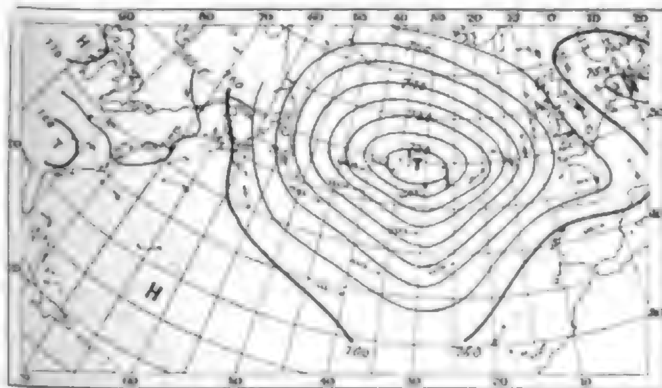
Dass es sich in der Atmosphäre nicht um eine einfache Periodizität, also um eine Welle oder Schwingung handelt, sondern um mehrere Schwingungen und Wellen, die sich summieren, ist von vornherein anzunehmen und ergibt sich auch aus der verschiedenartigen Gestaltung der Luftdruckverhältnisse. So stellte sich nunmehr mir die Aufgabe dar, Periodizitäten sei es im einzelnen, sei es in einem Generalnenner derselben aufzusuchen, ohne zunächst Anhaltspunkte insbesondere für ihre Dauer oder für die Länge der einzelnen Wellen zu haben, was eine rein mathematische Behandlung analog der Berechnung der Gezeiten ermöglicht haben würde.

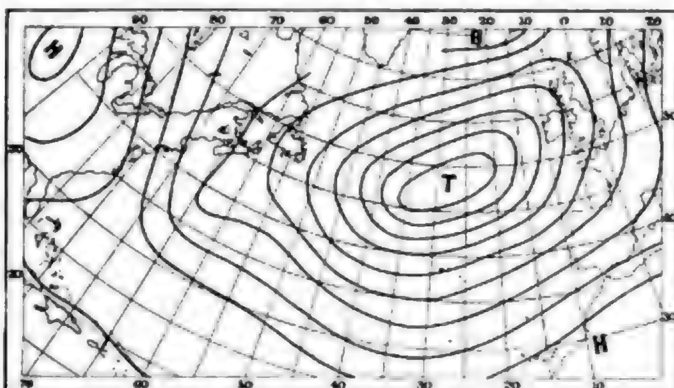
Bei den dahinzielenden Untersuchungen trat ein bemerkenswerter Umstand hervor. Nämlich die grossen Zonen der Luftdruckverteilung, die in ihrer Veränderlichkeit wohl als Schwingungen aufzufassen sind, und auch die Bewegungen der fortschreitenden Wellensysteme gruppieren sich auf der nördlichen Halbkugel um einen Pol, der aber nicht mit dem geographische Pol zusammenfällt, sondern mindestens nicht weit vom magnetischen Nordpol zu suchen ist, eine für die Geophysik bedeutsame Tatsache. In meteorologischer Beziehung ist dadurch sofort erklärt, wesshalb die Bahnen der Minima über dem nordamerikanischen Festlande vorzugsweise von West nach Ost gerichtet sind, dann über dem Nordatlantischen Ozean allmählich immer mehr nach Norden abbiegen, so dass sie über Europa verwiegend gegen Nordosten fortschreiten.

Bis zu welchem Grade es nun schliesslich gelungen ist, Periodizitäten der Luftdruckverteilung festzustellen, bitte ich aus den beiden Beispielen zu ersehen, die in den Tableaus [siehe die Figuren] dargestellt sind. Diese Tableaus enthalten die tatsächlichen Wetterkarten mit Angabe der Isobaren und der Winde, daneben die Prognosen der Luftdruckverteilung in Isobaren; T bedeutet ein Minimum, H ein Maximum des Luftdruckes.

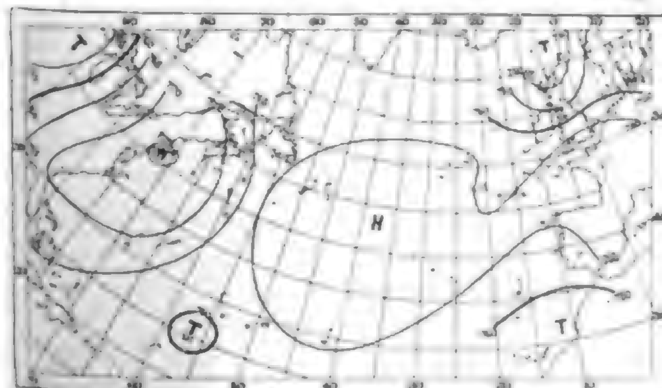
Ich glaube Sie werden mir zugeben, dass die Luftdruckprognosen mit der tatsächlichen Luftdruckverteilung wohl übereinstimmen. Das eine Beispiel (6. Februar 1899) bezieht sich auf einen Tag des „Bulgaria"-Sturmes, das andere (6. April 1903) auf einen Tag aus dem Entwurf für eine Neugestaltung des Dekadenberichtes der Seewarte.

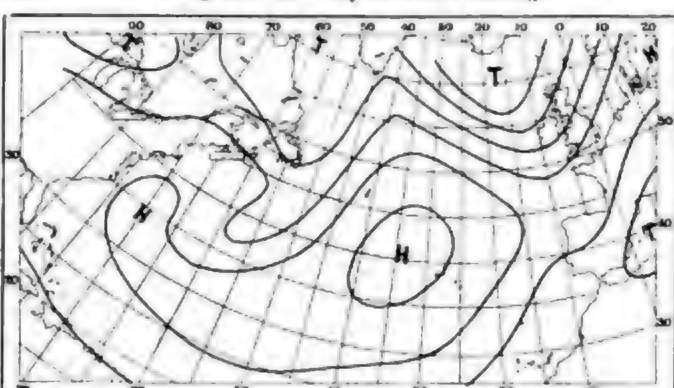
Tatsächliche Wetterkarte. *6. Februar 1899.* *Prognose der Luftdruckverteilung.*





Tatsächliche Wetterkarte. *6. April 1903.* *Prognose der Luftdruckverteilung.*





Es sind dies zwei Tage mit gänzlich verschiedenen Wetterlagen. An dem einen sehen Sie den Ozean in den mittleren Breiten von einer gewaltigen Depression bedeckt und die in den Hand- und Lehrbüchern so betonten Azorenmaximum und Islandminimum sind verschwunden. An dem anderen Tage zieht sich in etwa gleicher Lage ein Hochdruckgebiet quer über den Ozean und wir sehen sowohl das Azorenmaximum als auch das Islandminimum vertreten. Wenn die Übereinstimmung

zwischen tatsächlicher und prognostizierter Luftdruckverteilung für den 6. April 1903 nicht eine so vollständige ist, wie für den 6. Februar 1899, so ist es dem Umstand zuzuschreiben, dass in seiner gleichmässigeren Luftdruckverteilung kleinere Differenzen sich mehr bemerkbar machen, als in der gewaltigen Erscheinung aus der Zeit des „Bulgaria“-Sturmes. Diese Abweichungen sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die prognostizierte Luftdruckverteilung in der Zeit nicht genau mit der tatsächlichen zusammenfällt. Bei der Schnelligkeit der Änderungen in den kleineren Einzelheiten der Luftdruckverteilung macht sich der Unterschied eines Bruchteiles eines Tages bereits bemerkbar. Weiter aber ist das Beobachtungsmaterial, das für die Herstellung der Karte für die Witterungsverhältnisse vom 6. April 1903 zur Verwendung kommen konnte, noch sehr lückenhaft. Nur von den durch die Spitzen der Pfeile bezeichneten Orten lagen Beobachtungen für den Ozean vor. Die Einfügung weiterer Beobachtungen kann daher wohl noch Änderungen der Isobaren in kleineren Zügen notwendig machen.

Worauf es mir aber hier ankommt, ist zu zeigen, dass in der Tat die zu Grunde gelegte Periodizität die Luftdruckverteilung und damit die allgemeine Wetterlage in ihren grossen zu den verschiedenen Zeiten so verschiedenen Zügen für eine weitere Zukunft festzulegen gestattet.

Aus den vorgelegten Tafeln (hier nicht wiedergegeben) die neben den beiden angeführten Tagen auch die tatsächlichen Wetterkarten und Luftdruckprognosen für je 5 der vorangehenden Tage enthalten, ergibt sich die gleiche Übereinstimmung zwischen der Prognose und den tatsächlichen Verhältnissen wie für jene beiden Tage. In der Zusammenstellung für die Zeit vom 1.—6. April 1903 ist zu ersehen, dass die Übereinstimmung eine bessere ist, wenn die Prognose als zwischenliegend zwischen dem Tag derselben und dem vorhergehenden betrachtet wird, dass also in der Tat eine nur geringe Differenz der Zeiten besonders die Unterschiede in der Darstellung veranlasst.

Ich glaube dies Resultat eröffnet eine hoffnungsvolle Zukunft für die Verwertbarkeit der Meteorologie auch für die Schiffahrt. Wohl geben auch die verschiedenen Pilot Charts für die Ozeane Anweisungen für die Witterungs-, Strömungs-, Eis- und Nebelverhältnisse. Aber diese sind lediglich auf Mittelwerte begründet.

Eine derartige Feststellung der mittleren Eis- und Nebelverhältnisse hat gewiss einigen praktischen Wert darin, dass sie den Schiffer anweist, tunlichst die ihm als möglich angedeuteten Gefahren zu vermeiden. Das Gleiche kann kaum von der mittleren Darstellung der Wind- und Strömungsverhältnisse gesagt werden. Die tatsächliche Luftdruckverteilung und die Winde weichen so wesentlich von den mittleren ab, dass den Schiffsführer, der sich auf diese Angaben allein verliesse, die bedenklichsten Überraschungen treffen würden. Selbst die beständigeren Winde der Passate und Monsune erfahren bekanntlich mannigfache Störungen. Auch die Häufigkeitszahlen der Winde haben für den Fall der einzelnen Reise doch nur einen sehr bedingten Wert.

Da nun die Meeresströmungen der Hauptsache nach von den Winden abhängig sind, so gilt für diese dasselbe, nämlich dass der Schiffsführer keineswegs sicher ist, die aus den Mitteln sich ergebenden Strömungen während seiner Reise wirklich anzutreffen. Ganz andere Vorteile gewährt natürlich eine Fernprognose, die für die einzelnen Tage oder kürzeren Zeiträume die Wetterlage auf dem Ozean weit im voraus übersehen lässt. Der Schiffsführer ist danach bereits vor Antritt seiner Reise in der Lage, den günstigsten Weg für die Reise zu wählen und zu übersehen, welchen etwaigen Gefahren er zu entgehen hat. Auch für die Strömungen und etwa ungewöhnliche Eistriften gibt die Fernprognose die wichtigsten Anhaltspunkte. Um auch diese Prognose zur Vermeidung die Schiffahrt hindernder Nebel ausnutzen zu können, bedarf es freilich erst noch eingehenderer Untersuchungen über die Beziehungen dieser Erscheinungen zu den Wetterlagen. Nachdem man den praktischen Nutzen solcher Untersuchungen unter den dargelegten Gesichtspunkten erkannt haben wird, werden diese Arbeiten zum weiteren Nutzen der Schiffahrt auch kaum ausbleiben. Ich bin wohl früher zweifelhaft darüber gewesen, ob bei dem heutigen grossen Überwiegen der Dampferflotte über die Seglerflotte eine Prognose für den Ozean auf längere Zeit voraus für die Schiffahrt noch einen ganz allgemeinen Nutzen habe oder allein der immer mehr zurücktretenden Seglerflotte und den Dampfern mit schwächerer Maschinenkraft zum Vorteil gereichen würde. Die Vorgänge des letzten Jahres in dem wegen der ungewöhnlich starken und südlichen Eistrift über dem westlichen Nordatlantischen Ozean, die grossen Dampferkompagnien ihre vereinbarten Schiffswege verlegten, haben mich eines Anderen belehrt. Sie haben mir gezeigt, dass wohl drohende Gefahren auch die Gründe überwiegen können, welche diese Kompagnien zum Festlegen der Wege bestimmt haben. Wenn nun auch bei der heutigen Bauart und Maschinenkraft der grossen Dampfer die ihnen durch Unwetter entstehenden Gefahren geringer sind, so glaube ich doch, dass eine bestimmte Voraussicht wenigstens der heftigsten Stürme zu Massnahmen führen wird, um dieselben auch mit solchen Schiffen zu vermeiden. Wahrscheinlich

würden für solche Fälle auch die Assekuranzen ein bedeutsames Wort dabei mitsprechen.

Wenn ich versucht habe, Ihnen zu zeigen, dass es bereits auf Grund der bisherigen Arbeit gelungen ist, einen wohl nicht zu verachtenden Schritt in der Richtung der Fernprognosen im allgemeinen und für den Ozean insbesondere voran zu tun, so bitte ich nicht zu glauben, dass die in diesem Sinne notwendigen Untersuchungen bereits abgeschlossen sind. Ich habe Ihnen nur dargelegt, was ein einzelner Mensch noch dazu mit einer durch andere Tätigkeit beschränkten Arbeitszeit, wenn auch nach vieljährigen Bemühungen, erreichen konnte, d. i. eine Fernprognose auf die grösseren Züge der Wetterlage. Noch harren viele kleinere aber nicht unwichtige Einzelheiten der Untersuchung; noch ist abgesehen von den Winden und ihren Folgeerscheinungen, die allerdings den Schiffsführer am meisten interessieren, die Abhängigkeit der Niederschläge, Luftwärme und Feuchtigkeit von den durch die Luftdruckverteilung charakterisierten Wetterlagen nicht in allen Stücken genügend festgestellt.

Ferner sind einzelne Periodizitäten, für die vorläufig nur ein Generalnenner feststeht, für sich abzusondern, und später werden auch säkulare Änderungen wohl noch zu bestimmen sein.

Als Grundlage für die dahin zielenden Untersuchungen werden in erster Linie auch ferner die synoptischen Wetterkarten auf grossem Gebiete, wie die für den Nordatlantischen Ozean und die anliegenden Kontinente zu dienen haben. Es bildet zweifellos ein hoch zu schätzendes Verdienst des früheren Direktors der Seewarte, jetzt Excellenz v. Neumayer, dass er mit dem eigentlichen Begründer dieser Karten Kapitän Hoffmeyer in Kopenhagen die fortlaufende Herstellung und Veröffentlichung derselben ins Leben rief.

Also nicht aus den Höhen des Luftmeeres, nicht aus den Tiefen der Ozeane wird es nötig sein, das grundlegende Material für diese Arbeiten herzuholen. Sondern die Vorgänge der Schichten der Atmosphäre, in denen wir leben und treiben und in denen auch die erste Ursache aller atmosphärischen und ozeanischen Bewegungen, nämlich die ungleiche Erwärmung durch die Sonnenstrahlen zu suchen ist, geben uns in erster Linie die Aufschlüsse, die zur Lösung des Problems einer zeitlichen Fernprognose erforderlich sind. Die Arbeiten, die ferner in der Richtung einer weiteren Vertiefung und noch sichereren Gestaltung einer Wetterprognose auf lange Zeit voraus zu tun sind, übersteigen bei der ungeheuren Menge des zu bearbeitenden Materials bei weitem die Leistungsfähigkeit einer einzelnen Person.

Wenn indes ein Verfolg der Ihnen dargelegten Grundgedanken für eine Prognose der Witterungsverhältnisse auf längere Zeit mit entsprechenden Mitteln in näherer Zukunft in Angriff genommen würde, so erscheint es möglich, dass wir die Aufstellung meteorologischer Ephemeriden, wenn natürlich auch in anderer Form als die astronomischen, noch erleben werden.

Unsere Nachkommen würden dann vielleicht unsere Zeit in bezug auf die Meteorologie mit der Zeit des Übergangs vom Ptolemäischen zum Kopernikanischen Weltsystem für die Astronomie vergleichen.

Wie damals die verwickelten Bewegungen des Ptolemäischen Weltsystems durch die Einnahme eines anderen Standpunktes in die einfacheren des Kopernikanischen sich umgestalteten, so dürfte eine weitere Bearbeitung in dem dargelegten Sinne dahin führen, dass die unter den bisherigen Anschauungen kaum verständlichen atmosphärischen Vorgänge in einzelne leicht zu überschauende Gesetz- und Regelmässigkeiten sich auflösen.

Sollte es mir gelungen sein, Sie von der Richtigkeit meiner Folgerungen zu überzeugen, sollte es mir gelungen sein, Ihnen nachzuweisen, dass die Wetterprognosen für den Nordatlantischen Ozean auf durchaus reellen Grundlagen beruhen, und ebenso zum Nutzen der Schiffahrt weiter ausgebaut werden können, wie eine Fernprognose zum Nutzen des allgemeinen Lebens überhaupt, so würde mir dies zu grosser Freude gereichen, als einen nicht hoch genug zu schätzenden Erfolg des heutigen Abends.

Gleichstellung der preußischen Navigationslehrer in Gehalt, Rang und Titulaturen mit ihren außerpreußischen Kollegen.

Hierzu wird uns von geschätzter Seite geschrieben:

»Im Jahre 1902 wandten sich die preußischen Titular-Navigationslehrer an die Petitionskommission, um eine Aufbesserung ihrer Verhältnisse zu bewirken. Ihre Gründe wurden vom Plenum des Abgeordnetenhauses anerkannt und es wurde das Material dem Ministerium für Handel etc. übergeben zur Abhilfe der vorhandenen Mißstände.

1903 kamen die Navigationslehrer und auch die Direktoren für sich in gleichem Sinne bei dem Herrn Minister ein und unterm 1./11. 1902 erfolgte die Antwort an alle: »Infolge ungünstiger Finanzlage ist es nicht möglich gewesen, schon für das Etatsjahr 1903 der Frage näher zu treten, wie weit eine anderweitige Regelung der Navigationslehrer und Vorschullehrer für geboten erscheint. Ich werde die Angelegenheit im Auge behalten und zu geeigneter Zeit darauf zurückkommen.«

Folgerecht glaubten die betreffenden Beamten, da es nur die ungünstige Finanzlage von 1903 war, die es nicht gestattete, ihrer Aufbesserung näher zu treten, daß die unerfüllte Hoffnung doch in 1904 zustande kommen werde, zumal nun die Finanzlage doch sehr günstig ist. Als nach dieser Richtung hin nichts geschah, wurden verschiedene Abgeordnete gebeten, die Angelegenheit im Abgeordnetenhause zur Unterstützung der wohlwollenden Absichten bezw. Versprechungen des Herrn Ministers für Handel etc. zur Sprache zu bringen. Das geschah und der stenographische Bericht der 24. Sitzung d. J. zeigt folgenden Verlauf:

Bachmann, Abgeordneter: Meine Herren, ich beabsichtige für eine Besserstellung der Lehrer an den Navigationsschulen einzutreten. Es ist mir bekannt, daß, wenn ein Mitglied aus dem Hause für die Besserstellung der Verhältnisse einer bestimmten Kategorie der Beamten eintritt, nachdem vor einigen Jahren eine allgemeine Gehaltsregulierung erfolgt ist, er sich der Gefahr aussetzt, daß ihm entgegengehalten wird, es sei grundsätzlich nicht angängig, an eine Änderung der Gehaltsverhältnisse einzelner Beamtenkategorien heranzutreten. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes will ich dahingestellt sein lassen; ich glaube, ein großer Teil des Hauses hält den Grundsatz nicht für richtig. Und die Regierung hat, wie in früheren Jahren, so auch in dem gegenwärtig uns vorliegenden Etat diesen Grundsatz durchbrochen.

Nun, meine Herren, daß das Haus geneigt ist, in diesem Falle eine Ausnahme eintreten zu lassen, das hat es bei der Beratung einer Petition, die im Jahre 1902 dem Hause vorlag und welche bezweckte, eine Besserung der Beförderungsverhältnisse der sog. Titularnavigationslehrer herbeizuführen, gezeigt. Die Budgetkommission hatte diese Petition mit sehr großem Wohlwollen aufgenommen und dem Hause empfohlen, sie der Regierung als Material zu überweisen. Bei der Verhandlung im Hause zeigte sich, daß eigentlich die Meinung der Budgetkommission eine andere war, nämlich die Petition der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Allein man hatte einzelne Anstände mit bezug auf die Begründung der Petition, und es blieb bei allem Wohlwollen allerdings nur bei der Überweisung als Material.

Aber auch der Herr Minister hat auf eine in demselben Jahre an ihn gerichtete Eingabe der sämtlichen Lehrer der Navigationsschulen nicht etwa sich auf den vorhin erwähnten angeblichen Grundsatz berufen und diese Eingabe abgewiesen; er hat erklärt: es sei infolge der ungünstigen Finanzlage nicht möglich gewesen, schon für das Etatsjahr 1903 der Frage näher zu treten, wie weit etwa eine anderweitige Regelung der Gehälter der Navigationslehrer und der Vorschullehrer für geboten erscheine; er werde jedoch die Angelegenheit im Auge behalten und zu geeigneter Zeit darauf zurückkommen.

Diese Entscheidung datiert vom 1. November 1902.

Meine Herren, es handelt sich um 27 Lehrer mit 3000 bis 4500 Mk. Gehalt und um 20 Vorschullehrer mit 1500 bis 2700 Mk. Gehalt.

Wenn Sie die Gehaltsverhältnisse der Navigationslehrer mit den Oberlehrern an den sonstigen Fachschulen, welche unter demselben Kapitel aufgeführt stehen, vergleichen, so werden Sie finden, daß die Gehaltsverhältnisse der Navigationslehrer weit zurückstehen hinter denjenigen der Oberlehrer an den übrigen Fachschulen. Ich habe bereits in früheren Jahren über diese Verhältnisse gesprochen und habe mich der Ansicht nie erwehren können, daß sich in dieser geringeren Besoldung und in den schlechteren Beförderungsverhältnissen der Navigationslehrer eine Unterschätzung der Bedeutung der Navigationsschulen zeigt, welche doch bestimmt sind, für einen der wichtigsten Teile unseres wirtschaftlichen Lebens, für die Schiffahrt, tüchtige Leute heranzubilden. (Sehr richtig!)

Es mag zugegeben werden, daß in bezug auf die Art und Weise der wissenschaftlichen Vorbildung der Lehrer an den Navigationsschulen nicht so große Anforderungen gestellt werden wie an die Lehrer der sonstigen Fachschulen, welche unter diesem Kapitel aufgeführt sind. Aber, meine Herren, dafür werden andere Anforderungen an sie gestellt: ich nenne darunter die achtjährige Fahrzeit nach vollendetem 20. Lebensjahre; vor allem aber müssen sie doch bei dem Examen als Navigationslehrer ein Maß von Kenntnissen nachweisen, das sie befähigt, in allen Zweigen ihrer Lehrtätigkeit Unterricht zu erteilen, in bezug auf Naturwissenschaft und Mathematik in einem Umfange, der dasjenige Maß übersteigt, das an höheren Schulen, Gymnasien und Oberrealschulen — nicht in allen, aber in einigen Beziehungen — verlangt wird.

Das gilt nicht allein von den eigentlichen Navigationslehrern, sondern auch von den Vorschullehrern; denn die Verhältnisse haben sich im Laufe der Zeit so gestaltet, daß — vielleicht jetzt noch mit einigen wenigen Ausnahmen — die Vorschullehrer an den Navigationsschulen nicht entnommen werden aus dem Stande der Elementarlehrer, sondern daß Vorschullehrer nur solche Herren werden, die das eigentliche Navigationslehrerexamen bestanden haben. Es entsteht daraus das mißliche Verhältnis, daß diese Lehrer, nachdem sie einige Jahre als Aspiranten tätig gewesen sind, als Vorschullehrer angestellt werden und erst in der Mitte der 40er Jahre, ja zuweilen noch später das Amt eines eigentlichen Navigationsschullehrers und dann das Anfangsgehalt von 3000 *M* erhalten. Daß es dann höchst zweifelhaft ist, ob sie das Höchstgehalt von 4500 *M* erreichen, liegt auf der Hand.

Meine Herren, ich zweifle nicht daran, daß die gegenwärtig an Navigationsschulen tätigen Kräfte denjenigen Anforderungen entsprechen, die bei der Bedeutung der Navigationsschulen an sie gestellt werden müssen. Aber, meine Herren, Sie müssen doch bedenken, daß eine gewisse Gefahr für die Leistungsfähigkeit der Navigationsschulen darin liegt, daß in der Tat die Stellung der Navigationslehrer keine solche ist, daß sie tüchtige Leute, welche aus ihrem eigenen Berufe als Seefahrer herausgehen müssen, anlocken kann. Eine Herabminderung aber der Leistungsfähigkeit der Navigationsschulen würde verhängnisvoll werden für unsere Schiffahrt.

Meine Herren, unsere Schiffahrt nimmt von Jahr zu Jahr zu, sie spielt in unserem ganzen wirtschaftlichen Leben von Jahr zu Jahr eine größere Rolle. Wir haben also die Aufgabe, dafür zu sorgen, daß wir für die Schiffahrt besonders tüchtige Kräfte heranziehen. In welcher Weise nun eine Besserung stattfinden soll, darüber will ich mich nicht auslassen. Die Eingabe, die ich eben erwähnt habe und die im Jahre 1902 an den Herrn Minister eingereicht ist, verbreitet sich darüber in ausführlicher Weise. Ich will mir auch kein Urteil darüber beimessen, ob die Verbesserung der Verhältnisse in der Weise, wie sie vorgeschlagen ist, erfolgen kann. Aber ich habe die Überzeugung, daß die Regierung sich dem nicht entziehen kann, in eine eingehende Prüfung dieser Verhältnisse einzutreten, um gerade der Gefahr vorzubeugen, daß die Leistungsfähigkeit unserer Navigationsschulen herabgemindert werde.

Ich bitte den Herrn Minister, in Erwägung zu ziehen, ob nicht jetzt schon der geeignete Zeitpunkt für diese Prüfung gekommen ist. Er wird, wenn er den Wünschen der Navigationslehrer nachkommt, nicht allein ihrem Interesse entsprechen, sondern er wird dem Interesse der Schiffahrt, er wird dem Interesse der Seefahrer, er wird dem Interesse aller, welche den Seefahrern Gut und Leben auf dem gefahrvollen Wege übers Meer anvertrauen müssen, dienen. (Bravo!)

v. Hagen, Abgeordneter: Meine Herren, den Ausführungen des Herrn Vorredners habe ich nur wenig hinzuzusetzen. Ich stimme den Ausführungen im großen und ganzen vollständig bei und bitte auch meinerseits, daß der Herr Minister die Erwägungen anstellen möge, die der Herr Vorredner ihm ans Herz gelegt hat.

Die Navigationslehrer wünschen in erster Linie, daß die Stufe der Vorschullehrer ganz fortfalle, damit sie nicht fernerhin gehalten werden, 15 bis 20 Jahre lang lediglich ganz elementare Themata vorzutragen und so von ihrer eigentlichen Aufgabe zurückgehalten werden, nämlich von der vielgestaltigen, schwierigen Navigation selber. Sie wünschen, wie der Herr Vorredner das auch schon ausgedrückt hat, den Fachschullehrern im übrigen gleichgestellt zu werden, und das scheint doch ein Petitium zu sein, was durchaus berechtigt ist. Sie sind ja doch tatsächlich Lehrer einer Fachschule. Es ist dabei das Moment auch nicht außer acht zu lassen, daß, wenn nicht die Besoldung eine günstigere wird, eine Reihe von Elementen, die sonst sehr geeignet wären, als tüchtige Navigationsschullehrer zu dienen, sich von diesen Posten fernhalten. Es muß dann die Gefahr eintreten, daß nur weniger qualifizierte Elemente sich melden zum Schaden der Navigationsschulen und damit indirekt zum Schaden von Handels- und Kriegsmarine.

v. der Hagen, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Regierungskommissar: Meine Herren, die Frage der Erhöhung der Beamtengehälter ist, wie im Hohen Hause wiederholentlich mitgeteilt worden ist, einstweilen als abgeschlossen anzusehen. Wenn es möglich sein wird, wiederum an eine Reform dieser Materie heranzugehen, so werden gewisse Beamtenkategorien, die bei den Aufbesserungen der Beamtengehälter nicht sonderlich gut abgeschnitten haben, vorzugsweise berücksichtigt werden. Ich zweifle nicht daran, daß zu diesen Kategorien auch die Navigationslehrer gehören werden. — —

Bezüglich der Schlußäußerung muß man die letzten Reihen des ersten Absatzes der Rede des Herrn Abg. Bachmann vergleichen, sowie die Tatsache, daß trotz der »Abgeschlossenheit der Erhöhung der Beamtengehälter im vorigen Jahre« damals hunderte Oberlehrer und Lehrer von Fachschulen in einer Form aufgebessert sind, die in equivalenter Weise auch den nur 27 Navigationslehrern und 20 Titular-Navigationslehrern genügt haben würde. Außerdem fragt man doch auch als Nichtbeamter: Ist es denn überhaupt nötig und gerecht, daß gewisse Beamtenkategorien, wie die Navigationslehrer, nicht sonderlich gut abschneiden müssen, oder steht allen gleich gerechte Berücksichtigung zu?

Auf eine private Interpellation durch einen der Herren Abgeordneten hat der Herr Minister geantwortet, daß er nicht im stande sei, den Wünschen **jetzt** Folge zu geben. So bleibt also den Navigationslehrern p. p. nur übrig, für 1905 **zeitig** eine Petition an das Abgeordnetenhaus (Petitionskommission) zu veranlassen, um durch einen Beschluß des Hauses den wohlwollenden Absichten des Herrn Ministers Unterstützung zu bieten.

Abgrenzung von Seeverteidigungsgebieten in japanischen Häfen und Verhaltungsmaßregeln für die Schiffe.

Tokio, den 10. Februar 1904.
Bekanntmachung des Marineministeriums.

Zur Beachtung für Schiffe, welche in das »Seeverteidigungsgebiet der Einfahrt zur Tokio-Bay« einlaufen oder aus demselben auslaufen wollen.

§ 1. Schiffe, welche von außen kommend in die Tokio-Bay einlaufen wollen, müssen kurz ehe sie die Linie Chiyogasaki (südlich von Uraga) Kokubo-Landzunge (Awa) erreichen, solche, welche von innen kommend aus der Tokio-Bay auslaufen wollen, müssen kurz ehe sie die Linie Fort Nr. 2 — Sarushima (?) erreichen, stoppen, den Namen des Schiffs, das Unterscheidungssignal und folgende Signale machen und auf das Eintreffen eines Führungsschiffes warten.

1) Dampfschiffe: Signal, wir bitten um einen Lotsen unter anhaltendem Ertönen der Dampfpfeife.
2) Segelschiffe: Signal, wir bitten um einen Lotsen unter Blasen des Nebelhorns.

§ 2. Das Führungsschiff antwortet durch Hissen der betreffenden Flagge nach dem internationalen Signalcode, daß es verstanden hat.

Kann das Schiff dann nach Gutdünken handeln, so nimmt das Führungsschiff die Antwortflagge wieder herunter.

§ 3. Die Führungsschiffe führen die im internationalen Signalcode unter den, englischen Schiffen gegenüber anwendbaren besonderen Signalen aufgeführte Lotsenflagge (oben weiß unten rot) im Mast.

§ 4. Innerhalb des »Seeverteidigungsgebiets« darf kein Schiff mit mehr als 5 Seemeilen Geschwindigkeit fahren.

§ 5. Innerhalb des Seeverteidigungsgebiets mit Ausnahme des Hafens von Uraga darf kein Schiff zu Anker gehen.

§ 6. Der Fischfang und das Einsammeln von Seetang innerhalb des Seeverteidigungsgebiets wird gänzlich untersagt.

§ 7. In Bezug auf das Seeverteidigungsgebiet kann vorübergehend das Durchpassieren von Schiffen gänzlich verboten werden, wenn die Umstände dies notwendig erscheinen lassen.

§ 8. Schiffe, welche im Ganzen nicht mehr als 20 Tonnen Kapazität oder 200 koku Ladefähigkeit haben oder Boote und andere Fahrzeuge, welche ausschließlich durch Rudern oder Wricken vorwärts bewegt werden, können das Seeverteidigungsgebiet passieren, ohne sich den Bestimmungen des § 1 zu unterwerfen.

Indessen kann, wenn dies notwendig erscheint, auch dieser Verkehr vorübergehend beschränkt oder ganz verboten werden.

§ 9. Wenn Schiffe, auf welche der § 7 Anwendung findet, in Verletzung des § 3 der Seeverteidigungsordnung das Seeverteidigungsgebiet nachts zu passieren versuchen, so kann von Torpedobooten oder Wachtschiffen auf dieselben geschossen werden.

* * *

Tokio, den 10. Februar 1904.
Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 1.

Vom 10. Februar an wird das folgende Gebiet als »Seeverteidigungsgebiet der Einfahrt zur Tokio-Bay« bestimmt:

Von Chiyogasaki südlich vom Hafen von Uraga nach Kap Kokubo in Awa wird eine gerade Linie gezogen. Vom Kap Tutsu wird über Fort Nr. 2 eine Linie nach Natsushima gezogen. Das Gebiet zwischen diesen Linien ist das vorgenannte Seeverteidigungsgebiet.

Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 2.

Vom 10. Februar wird das folgende Gebiet als »Seeverteidigungsgebiet der Hakodatebucht« bestimmt:

Von Benten Saki nach Yarai Saki wird eine gerade Linie gezogen. Mit Benten Saki als Zentrum wird ein Kreisbogen über Kap Katoshi gezogen bis er das Land wieder trifft.

Diese beiden Linien begrenzen das Gebiet.

Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 3.

Vom 10. Februar an wird das folgende Gebiet als Otarubucht-Seeverteidigungsgebiet bestimmt:

Vom Kap Takashima wird eine südnördliche Linie gezogen. Um den Suitenyama als Zentrum wird mit einem Radius von 5 Seemeilen ein Kreisbogen geschlagen, der obige Linie und das Land südlich trifft. Eine dritte Linie wird von Kap Kayashiba nach Kap Hiraiso gezogen. Das von diesen Linien und dem Land begrenzte Gebiet ist das vorgenannte Seeverteidigungsgebiet.

Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 4.

Vom 10. Februar an wird das folgende Gebiet als Sasebo-Seeverteidigungsgebiet bestimmt:

Eine Linie schneidet die Terajimastraße von der Landzunge nach Hikikakesaki auf der Südseite von Oshima ab. Von Hikiri auf Oshima (südwestlich) nach der Nealandzunge auf Kuroshima und von da nach Hashiraiwa auf Takashima und weiter nach Nihonmatsu in der Ainomabucht wird eine Linie gezogen. Das durch diese Linien begrenzte Seegebiet mit Ausnahme der inneren Omurabucht ist das vorgenannte Seeverteidigungsgebiet.

Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 5.

Vom 10. Februar an wird das folgende Gebiet als Takashiki-Hülfskriegshafen-Seeverteidigungsgebiet bestimmt:

Die Wasserfläche des Hülfskriegshafengebiets und außerdem die Kechibucht innerhalb einer Linie von Tsunkakezaki nach Akasaki.

Bekanntmachung des Marineministeriums Nr. 6.

Vom 10. Februar an wird das folgende Gebiet als Maizuru-Kriegshafen-Seeverteidigungsgebiet bestimmt:

Die Wasserfläche des Kriegshafengebiets.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Zusammenstoss D. »Phaedra« mit D. »Amsterdam« in der Ostsee. »Phaedra« mit dem II. Steuermann als Wachoffizier steuerte — seit $1\frac{1}{2}$ Stunden in offener See aus dem Hafen von Riga — SW z W$\frac{3}{4}$W mißweisend. An Steuerbord 5 Strich von vorne kam ein weißes und später ein rotes Feuer in Sicht, die der Wachthabende zuerst für die Lichter eines Mitseglers hielt. Als er seinen Irrtum erkannte — der Gegensegler steuerte S z O$\frac{3}{4}$O — gab er Links-Ruder, allerdings zu spät, um der Kollision vorbeugen zu können. Erst nach dem Zusammenstoß wurde die Maschine der »Phaedra« von »Volle Kraft vorwärts« auf — »Rückwärts« gestellt. Beide Schiffe wurden schwer beschädigt; vom »Amsterdam« aus war längere Zeit vor dem Unfall das weiße und grüne Licht von »Phaedra« gesehen, und schließlich als Warnungssignal ein kurzer Pfiff gegeben worden, dem ein Stoppen der Maschine folgte. — Der *Reichskommissar* stellte fest, daß der Unfall durch »Phaedra« verschuldet sei. Ihr Wachthabender habe durch sein Verhalten einen Mangel solcher Eigenschaften bewiesen, deren Vorhandensein von ihm verlangt werden müsse. Der Reichskommissar beweist am Sachverhalt seine Behauptung und stellt den Antrag, *dem Steuermann das Steuermannspatent zu entziehen.* Zu seinen Gunsten spreche aber die bisherige tadellose Führung und der Umstand, daß ihn bis dahin der Kapitän beim Wachegehen ständig kontrollierte. Der Spruch des *Seeamtes* lautet:

»Der deutsche Dampfer »Phaedra«, QGNK, ist am 7. Januar 1904 morgens in der Ostsee mit dem schwedischen Dampfer »Amsterdam« zusammengestoßen. Beide Schiffe konnten trotz erheblicher Beschädigung ihre Reise selbständig fortsetzen. Die Schuld an dem Zusammenstoß trifft den wachehabenden Steuermann der »Phaedra«. Das Seeamt hat jedoch *dem Antrage des Reichskommissars auf Entziehung der Gewerbebefugnis nicht stattgegeben,* weil der Steuermann erst kurze Zeit auf Dampfern gefahren hat und ihm von seinem Kapitän zu selbständigem Handeln bis dahin keine Gelegenheit gegeben worden ist. Da der Steuermann von seinem Kapitän als ein zuverlässiger Offizier bezeichnet ist, hat das Seeamt die Überzeugung gewonnen, daß sein Verschulden auf geringe Erfahrung und nicht auf einen Mangel an zur Ausübung des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften zurückzuführen ist.«

Der *Reichskommissar* erklärt, daß er mit der milden Auffassung des Seeamtes einverstanden sei und auf Berufung verzichte.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Fischdampfschiffs-Gesellschaft in Cranz a/d. Elbe hat der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, den Bau eines neuen **Hochseefischdampfers** mit Lieferungstermin zum 1. November d. J. in Auftrag gegeben.

* * *

Gebr. Wulff, Hamburg, haben H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, zum Bau eines **Schleppdampfers** von 75 i. Pf. beauftragt.

* * *

Probefahrten.

Am 29. März fand die Probefahrt des beim Bremer Vulkan für A. Kirsten, Hamburg, gebauten Frachtdampfers **»Elve«** statt. Sie verlief zufriedenstellend, Schiff, Maschine, Kessel und Hilfsmaschinen bewährten sich in jeder Weise, sodaß die Übernahme durch die Reederei unbeanstandet erfolgte. Die Dimensionen sind: 225' 0"×31' 6"×15' 7", Tragfähigkeit 1200 Tonnen.

* * *

Am 4. April machte der für H. W. Heidmann in Altona auf der Schiffswerft von Henry Koch zu Lübeck neuerbaute Dampfer **»Helen Heidmann«** seine Probefahrt, die zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Abmessungen sind: 265' 0"×38' 0"×19' 9"; der Tiefgang bei 2500 tons beträgt 17' 9" engl. Der Dampfer ist mit einer triple-compound Maschine von 900 H. P. ausgestattet, die während der Kohlenprobe 940 H. P. indizierte und dem Schiffe bei einem mittleren Tiefgang von 11' 9" mit 960 tons Ballast und Kohlen eine Geschwindigkeit von 11—$11\frac{1}{4}$ Knoten in der Stunde gab. »Helen Heidmann« ist speziell für den Kohlentransport zwischen England und Hamburg bestimmt, und infolgedessen mit allen Einrichtungen für ein rasches Löschen versehen.

Nach dem Geschäftsbericht von **Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Geestemünde** ergab sich ein Bruttogewinn von 822808 ℳ und eine Dividende von 300000 ℳ = 12 %. Im Berichtsjahre waren im Bau: 14 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 38313 Brutto-Registertons, 15 Hauptdampfmaschinen von zusammen 24825 indiz. Pferdestärken und 30 Kessel von zusammen 6554 Quadratmetern Heizfläche, ferner eine stationäre Dampfmaschine von 600 indiz. Pferdestärken, sowie 2 stationäre Dampfkessel von zusammen 204 Quadratmetern Heizfläche, außerdem 34 Hilfsmaschinen und kleinere Maschinen, 3 Patentfilter-Anlagen, diverse Eisenkonstruktionen usw. Abzüglich der im Jahre 1903 und im I. Quartal 1904 erfolgten Ablieferungen bleiben noch im Bau: 6 Schiffe von zusammen 19400 Brutto-Registertons, 7 Maschinen von 13050 indiz. Pferdestärken, 16 Kessel von 3450 Quadratmetern Heizfläche, 1 stationäre Dampfmaschine von 600 indiz. Pferdestärken, 4 stationäre Dampfkessel von 408 Quadratmetern Heizfläche, diverse Hilfsmaschinen usw., womit die Werft für den größten Teil des laufenden Jahres voll beschäftigt ist.

Die Beschäftigung der deutschen Werften ist zur Zeit verhältnismäßig befriedigend und jedenfalls bedeutend besser als in der gleichen Zeit des vorigen Jahres. Obwohl der Frachtenmarkt, ungeachtet des russisch-japanischen Krieges, nur geringe Spuren einer Besserung zeigt und auf manchen wichtigen Verkehrsgebieten noch immer unter starker Depression leidet, haben doch die großen Reedereien in Erwartung einer Besserung der Konjunktur recht umfangreiche Bestellungen

auf Neubauten gemacht und hierbei vorzugsweise deutsche Werften berücksichtigt; weitere Aufträge auf Dampfer stehen in nächster Zeit bevor. Die Preise der Neubauten sind im allgemeinen sehr niedrig. Inwieweit die Bedürfnisse der Kriegsmarine den Schiffbauanstalten neue Beschäftigung zuführen werden, wird sich erst nach Erledigung der Etatsberatung durch den Reichstag übersehen lassen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Wir bringen in Erinnerung, daß seit dem 1. April nur solche Ruderkommandos gebraucht werden dürfen, welche die Lage des Ruderblattes, nicht die der Pinne anzeigen; ferner sind die Kommandoworte »Ruder in Lee« und »Auf das Ruder« seit dem 1. April nicht mehr zulässig.

* * *

Die Hamburg-Amerika-Linie hat ihren Schnelldampfer »Fürst Bismarck« an eine auswärtige Firma verkauft.

* * *

Im Bereich der deutschen Marine-Verwaltung ist nach einer Bekanntmachung des Reichs-Marine-Amts als Funkspruchzeichen (drahtlose Telegraphie) für Schiffe in Seenot das Zeichen . . . ▬ ▬ ▬ . . . (S O S) festgesetzt worden. Dasselbe ist andauernd zu geben, bis das Gespräch der anderen Stationen aufgehört hat.

* * *

Der kürzlich veröffentlichte Jahresbericht des Deutschen Flotten-Vereins für 1903 stellt ein bemerkenswertes Erstarken der Vereinigung fest. Finanziell schließt der Verein mit einem Betriebsfond von Mk. 68 711 und einem schuldenfreien Vermögen von Mk. 278 597 ab. Die Mitgliederzahl war am 1. Januar 1904 633 000 Köpfe stark, während die Zahl der Geschäftsstellen um 150 auf 3595 gestiegen ist.

* * *

Das Königlich Preußische Ministerium der Öffentlichen Arbeiten feierte am 1. April d. J. sein 25jähriges Bestehen. Seine Chefs waren: Maybach von 1879 bis 1891, v. Thielen 1891 bis 1902 und Budde seit 1902.

* * *

Nach dem Kaiserl. Statistischen Amt sind im Jahre 1902 an der deutschen Küste 367 Schiffsunfälle vorgekommen, die 516 Schiffe betrafen; 360 Unfälle und 503 betroffene Schiffe in 1901; 388 bezw. 484 in 1900.

* * *

Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft in Hamburg hat die Verteilung einer Dividende von 5 pCt. beschlossen.

* * *

Die Danziger Reederei-Aktiengesellschaft hat, laut Jahresbericht, das verflossene Geschäftsjahr mit Mk. 5400 Verlust abgeschlossen. (Mk. 38 000 wurden abgeschrieben.) — Die Memeler D. A.-Ges. beschloss vorläufig ihre Dampfer nicht fahren zu lassen und zur Deckung der Schulden Dampfer bestmöglichst zu verkaufen.

* * *

Das Vermögen der Versorgungskasse Ver. Reedereien auf Gegenseitigkeit in Hamburg hat, laut Jahresbericht, Ende 1903 Mk. 432 183,94 betragen. An Beiträgen und Eintrittsgeld sind Mk. 196 358 eingezahlt, von denen Mk. 182 183,94 zurückgestellt sind. Am 31. Dezember 1903 waren 1260 (davon 458 Verheiratete) Personen versichert, darunter 127 Landangestellte.

* * *

Am 1. April ist ein alter bewährter Kapitän des Norddeutschen Lloyd, Herr Navigations-Inspektor Störmer auf seinen Wunsch in den Ruhestand getreten. Am 15. November 1902 wurde er nach über 30jähriger Fahrzeit von der Direktion zum Navigations-Inspektor ernannt. Sein Nachfolger ist Herr Kapitän Meissel.

* * *

Sein 50jähriges Berufsjubiläum konnte der Führer des Bremer Schiffes »D. W. Wätjen« Herr Kapt. Carl Wicke feiern, der seit 1864 Schiffe der bekannten Reederei von D. H. Wätjen & Co. geführt hat.

* * *

Der Hamburger Seeschiffsverkehr im ersten Quartal dieses Jahres hat mit 1 918 620 t einkommender und 1 996 163 ausgehender Dampferräumte sowie 240 016 t einkommender und 209 752 ausgehender Segelschiffsräumte eine Zunahme von 303 490 t R. (165 185 einkommend und 138 305 ausgehend) gegen die gleiche Periode im Vorjahre erfahren.

* * *

Der Schiffsverkehr von Lome (Schutzgebiet Togo) in 1903 mit 178 Schiffen zu 275 393 t R. bedeutet eine Zunahme von 7 Schiffen mit 19 974 t; der Schiffsverkehr von Klein-Popo mit 119 Schiffen zu 181 639 t R. schließt dagegen eine Abnahme von 17 Schiffen mit 23 517 t ein.

* *

Ausland.

Das zur Gründung der Internationalen Vereinigung der Segelschiffsreeder als erforderlich erkannte Mindestkontigent von 75 pCt. des Raumgehalts englischer Segelschiffe soll, bis auf wenige Tausend t, zusammengebracht sein.

* * *

Die Cunard-Linie verteilt bei einem Gewinn von 271 966 £ eine Dividende von 4 pCt. Der Jahresbericht bestätigt, daß für die beiden großen Schnelldampfer Turbinenmaschinen in Aussicht genommen seien.

* * *

Admiral Makarow, der Kommandant des russischen Geschwaders in Port Arthur, hat bekannt gemacht, daß alle Kriegs- und Handelsschiffe, die in die Operationszone bei Nacht ohne Licht oder am Tage ohne Flagge einlaufen, als feindlich angesehen werden, wenn sie nicht auf einen blinden Schuß halten.

* * *

Der Schiffsverkehr in Antwerpen hat während des ersten Quartals um 147 338 t, derjenige von Rotterdam um 223 244 t gegen das Vorjahr zugenommen.

* * *

Von der Hafenverwaltung in Gothenburg werden Entwürfe zum Bau eines neuen Hafens bis zum 15. Oktober d. J. entgegengenommen; 6000, 4000 und 2500 Kronen sind als Preise für die besten Pläne ausgesetzt werden.

* * *

Unter der Firma »Empreza Brazeleira de Navegacao Freitas« werden sich vier Dampfer der Reederei A. C. de Freitas & Co. an der brasilianischen Küstenfahrt beteiligen.

* * *

Die auf zehn Jahre berechneten Arbeiten zur Vertiefung und Erweiterung des Hafens von Rio de Janeiro wurden am 29. März begonnen.

Vermischtes.

Die Reise des Kaisers mit dem Lloyddampfer »König Albert« ist im »Leuchtturm« in einer interessanten Artikelserie mit folgenden zutreffenden Schlußbemerkungen geschildert worden:

»Ein bisher wohl noch nie geschautes, einzigartiges Bild hat die Welt in diesen Tagen gesehen. Ein Kaiser mit großem Gefolge zwei Wochen lang an Bord eines Handelsdampfers; vor der Kaiserstandarte, die am Maste des deutschen Kauffahrteischiffes weht, feuern die Kanonen der andren Nationen donnernden Salut; ein fremder Monarch und Vertreter von Monarchen kommen an seinen Bord, den Kaiser zu begrüßen, und der Kaiser lädt sie zu festlicher Tafel auf den Handelsdampfer. Zu einem solchen Schritt gehört der weite, vorurteilslose Sinn, das durch und durch moderne Denken und Fühlen unserers Kaisers. Wie kein anderer Regent der Neuzeit hat er mit scharfem und sicher treffenden Blick die Bedeutung der Handelsschiffahrt für das heutige Wirtschaftsleben eines Volkes, für seine nationale Existenz erkannt. Unter seiner Führung wird die deutsche Flagge, mag sie vom Maste des Kriegsschiffes oder des Handelsdampfers wehen, in der ganzen Welt bis in die fernsten Meere allzeit mit Ehren bestehen.«

Zur Frage der Schiffahrtsabgaben hat der in Oesterreich beheimatete Elbe-Verein am 26. März folgende Resolution angenommen:

»Angesichts der in jüngster Zeit im Deutschen Reiche aufgetretenen Bestrebungen zur Wiedereinführung von Schiffahrtsgaben auf den offenen Strömen erachtet es der Elbe-Verein in Übereinstimmung mit der in der Hauptversammlung des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt in Berlin am 9. Dezember 1903 diesfalls beschlossenen Kundgebung für seine Pflicht, im Interesse der Schiffahrt, des Handels, der Industrie und des Volkswohles nachdrücklichst gegen die Wiedereinführung von Befahrungsabgaben auf den offenen Strömen zu protestieren und an die österreichische Regierung die Bitte zu richten, an der durch die Elbeschiffahrtsakte gewährleisteten Abgabenfreiheit der Elbeschiffahrt unbedingt festzuhalten.«

Die Sonntagsruhe im Hafen von Genua wird nach einer Verordnung des Hafenkonsortiums in folgender Weise abgeändert: Art. 1. Der § 7 des Art. 2 der Verordnung über die Sonntagsruhe im Hafen wird, wie nachstehend abgeändert; 7. Die Einführung in die Trockendocks, die Ausführung daraus und die Reparaturarbeiten darin fallen unter die erlaubten Arbeiten. Art. 2. Zu diesem Artikel werden folgende Zusatzbestimmungen getroffen: 9. Ein- und Ausladen von gefährlichen, leicht entzündlichen und Explosivstoffen. 10. Entlöschung von Mineralölen in die Behälter mittelst der dazu bestimmten maschinellen Anlagen. 11. Ausladen leicht verderblicher Waren, als getrockneter Früchte, Gemüse usw. Auch diese Arbeiten fallen unter diejenigen, die durch höhere Gewalt geboten sind.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Februar 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste	18	59	32	78
Beschädigungen	484	202	479	195

Nach Flaggen geordnet gingen im Februar 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	9	italienische	1	4
belgische	1	—	norwegische	1	8
britische	8	29	russische	—	2
deutsche	4	2	schwedische	—	1
französische	2	4	zusammen	18	59

Prüfungswesen.

An der *Seefahrtschule in Bremen* wird die nächste Prüfung zum Seesteuermann am Mittwoch, den 20. April, vormittags 9 Uhr, beginnen. Anmeldungen sind unter Einreichung der erforderlichen Nachweise an den Vorsitzenden Herrn Prof. Dr. Schilling bis spätestens zum 16. April zu richten.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. April. Nach Erledigung der Eingänge nimmt der vom Verein als Gast geladene Herr *Gröschner* das Wort zu längeren Ausführungen über die Eigenschaften und Bestandteile der Acetylen-Nacht-Rettungsboje. (Auf seine Bemerkungen soll gelegentlich auf der Verbandsseite zurückgekommen werden. D. R.) Die Versammlung beschäftigt sich sodann mit der schon wiederholt erörterten Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeuge. Während von keiner Seite bestritten wird, daß das Ausstecken von Ankerketten auf flachem Wasser und weichen Grund ein wertvolles Mittel zur Herabminderung des Treibens ist, sind die Ansichten über die Lichter, die ein solches Schiff zu führen hat, durchaus geteilt. Da eine Beantwortung der Lichterfrage auch für Schiffe, die Treibanker ausgesetzt haben, nicht ohne Bedeutung ist, beschließt der Verein die Beschlußfassung über den Gegenstand bis zum Herbst auszusetzen und in der Zwischenzeit noch Material zu sammeln. — *Nächste Sitzung am 4. Mai.*

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Februar 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	897	mit	202 056 t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	525	»	16 594 »
Leichterfahrzeuge	189	»	34 051 »
Zus.	1611	»	252 701 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher Flagge	746	Fahrzeuge	mit	120 619 t N.-R.
belgischer »	—	»	»	— »
britischer »	14	»	»	9 936 »
dänischer »	81	»	»	30 138 »
schwedischer »	21	»	»	7 623 »
norwegischer »	5	»	»	3 543 »
französischer »	—	»	»	— »
russischer incl. finn. »	21	»	»	90 526 »
niederländischer »	9	»	»	9 671 »
div. Flaggen »	—	»	»	— »

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . 1543 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 18 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	7 Std. 59 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	10 » 33 »
» » » 7,0—8,5 » »	11 » 43 »
» Schleppzüge	17 » 12 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 19 Min.
ausgehend: 16 »
in Holtenau eingehend: 19 »
ausgehend: 14 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit . . . . 217 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 312 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 3 Tagen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

1904. No. 16. **Hamburg, den 16. April.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Müssen die in der Seemannsordnung vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffstagebuch vom Kapitän persönlich eingetragen werden?

Diese Frage stellt und verneint in der »Zeitschrift für Handelsrecht« Herr Oberlandesgerichtsrat Brodmann, Hamburg, der Herausgeber der »Seegesetzgebung des Deutschen Reiches«. In seiner Beweisführung macht u. A. der Verfasser, indem er sich auf den Wortlaut der betr. Paragraphen der Seemannsordnung bezieht, die eine Eintragung vorschreiben, darauf aufmerksam, daß in Schiffahrtsverhältnissen eine bildliche Ausdrucksweise gang und gäbe, nicht allein in der Sprache der Technik, sondern vorzugsweise auch in der der Gesetze sei. Als Beispiel beruft er sich auf einzelne Bestimmungen des H. G. B. sowie auch auf § 127 der Seemannsordnung, der im Abs. 1 bekanntlich den Kapitän ermächtigt, jederzeit die Sachen der Schiffsleute, welche der Beteiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen, in Abs. 2, den Schiffsmann, der sich bestimmter strafbarer Handlungen schuldig macht, festzunehmen. Im Heimschaffungsgesetz § 4 heißt es, daß die Bewachung des heimzuschaffenden straffälligen Seemanns dem Kapitän obliegt, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird. Hierzu bemerkt der Verfasser: »Niemandem wird es einfallen, daraus zu schließen, daß der Kapitän mit eigenen Händen den Reisesack des Schiffsmannes durchwühlen, mit eigenen Händen ihn festhalten und zur Haft bringen, ihn in eigenster Person in seinem Haftraum überwachen muß, und jeder wird zugeben, daß der Kapitän alle diese Handlungen eben durch seine Leute, je nachdem sie zu den einzelnen Funktionen befähigt und berufen sind, vorzunehmen hat. Warum sollen wir nicht berechtigt sein, die §§ 43, 57 Absatz 2 usw. der Seemannsordnung ebenso unbefangen zu lesen, den Ton auf das zu legen, worauf es sachlich doch vor allem ankommt, auf die Eintragung in das Schiffstagebuch, und die von dem Kapitän durch speziellen oder allgemeinen Auftrag veranlaßte Eintragung in das Tagebuch ebensowohl als eine Eintragung des Kapitäns bezeichnen, wie wir die Schiffsbewegungen auf ihn zurückführen, die er verursacht, indem er seine Leute in Bewegung setzt und unmittelbar seinerseits auch nicht das geringste dazu beiträgt?«

Es verlohnt sich zur Gegenüberstellung die Antwort des Herrn Geh. Ob.-Reg.-Rat v. Jonquières in Erinnerung zu bringen, die er auf die Frage nach seinem Standpunkt zu der Journaleintragung auf dem Verbandstag der Seeschiffer-Vereine gegeben hat. Nämlich: »Der Verein Hamburger Reeder hat sich mit einer diesbezüglichen Anfrage an das Reichsamt des Innern gewandt und wir haben die Frage beantwortet, wie sie nach Lage der gesetzgeberischen Verhältnisse zu beantworten war. In den Motiven der Seemanns-Ordnung war hervor-

gehoben worden, daß in bestimmten Fällen, nämlich solchen, wo sich die Anordnung des Kapitäns gegen die Person des Schiffsmannes richtet, oder wo doch durch dieselbe eine Benachteiligung des Schiffsmanns eintritt, in Abweichung von den Vorschriften des H. G. B. der Kapitän persönlich diese Eintragungen machen solle. Dementsprechend hat auch der Reichstag beschlossen und dieses ist in dem betreffenden Paragraphen z. B. 39 zum Ausdruck gelangt. Auch die Ausführungen in dem Kommissionsberichte des Reichstages lassen über dessen Willen keinen Zweifel. Der Gesetzgeber hat dabei die Absicht gehabt, daß solche Eintragungen nicht übereilt gemacht werden und durchaus zuverlässig sein sollen, damit sie der Kapitän bei der Verhandlung vor dem Seemannsamt seinerseits auch zu verantworten in der Lage ist; weiß man doch, wie es zuweilen bei dem Unterschriftgeben zugeht. Ob diese Absicht tatsächlich den Verhältnissen entspricht, darüber kann man verschiedener Meinung sein. Wir haben bei Beantwortung des Schreibens keine neue Anordnung gegeben, sondern nur wiedergeben müssen, was nach unserer Auffassung in der Seemannsordnung steht. Ob nach der Seemannsordnung etwa die bloße Unterschrift genügt, das zu beurteilen wird Sache der Behörden sein, zunächst der Seemannsämter. Sollten die Gerichte dies bejahen, so müßten wir uns der Entscheidung fügen. Jetzt, wo die Sache aber noch nicht so weit ist, kann ich nur sagen, daß die Seemannsordnung nach den Motiven und nach den Verhandlungen des Reichstages die persönliche Eintragung durch den Kapitän gewollt hat zum Schutze des persönlichen Interesses des Schiffsmannes. Was die angeblichen Belästigungen betrifft, so sind dieselben heute, wo vielleicht noch mehr überflüssiges gedruckt als geschrieben wird, gegenüber anderen Anforderungen doch nicht so groß, wie sie geschildert werden. Es geht eben nicht mehr so wie früher, und wir müssen versuchen, uns mit den Vorschriften abzufinden. Wenn der Schiffsführer krank geworden oder sich den Arm verletzt hat, so daß er die Eintragung nicht selbst machen kann, so versteht es sich ganz von selbst, daß wie für andere Aufgaben auch zur Eintragung in das Schiffsjournal sein Stellvertreter herangezogen werden kann.«

Der seit dem 1. April in Kraft befindlichen Tagebuchordnung räumt Oberlandesgerichtsrat Brodmann nicht das Recht einer authentischen Auslegung der Seemannsordnung ein. Dieser Standpunkt kommt in einer Nachschrift zum Ausdruck, die, nach der Veröffentlichung der Tagebuchordnung von Herrn Brodmann verfaßt, nicht mehr in der »Zeitschrift für Handelsrecht« Aufnahme finden konnte. Mit Erlaubnis des Herrn Verfassers bringen wir sie nachstehend zur Kenntnis der Leser:

»Die in den Küstenstaaten erschienene identische Polizeiverordnung betreffend die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs erteilt über die hier erörterte Frage keine Vorschriften, wohl aber bringt sie in der Anlage III eine Zusammenstellung der Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs, in welcher unter Nr. 4 gesagt wird, daß die Eintragungen unter II c Nr. 7, 15, 16, 24 a und b, 22—26 und 33 (es sind das die in Frage kommenden Eintragungen, sowie der eigenartig liegende Fall des § 124 Abs. 2 Seemannsordnung) von dem Kapitän persönlich und nur im Falle seiner Verhinderung von seinem Vertreter (dem Steuermann) zu bewirken sind. Diese Verordnung greift der richtigen Auslegung des Gesetzes nicht vor.

Ihr kann als einer Polizeiverordnung, herrührend obendrein von den einzelnen Bundesstaaten, die Bedeutung nicht beigemessen werden, daß sie das Reichsgesetz authentisch auslegt. Ein Zuwiderhandeln gegen ihre Vorschrift würde zwar den Kapitän verantwortlich, und soweit Strafandrohungen vorliegen, strafbar machen. Die davon ganz unabhängige Frage, ob eine nach der Seemannsordnung rechtswirksame Eintragung vorliegt oder nicht, kann nur nach dem Gesetz und seiner richtigen Auslegung entschieden werden. Dazu kommt, daß — offenbar absichtlich — die Befolgung der Art. III in der Verordnung selbst nirgends vorgeschrieben ist. Unverkennbar ist die Absicht, in der Anlage III dem Kapitän lediglich eine belehrende Anweisung an die Hand zu geben.«

Wir würden es in Anbetracht der Wichtigkeit der Angelegenheit für richtig halten, wenn den Gerichten Gelegenheit gegeben würde, in dieser lebhaft erörterten Streitfrage ein Wort mit zu sprechen.

* * *

Schaftbrüche auf Dampfern.

Das englische Fachblatt »Syren & Shipping«, ein Vorkämpfer für die Einführung einer Leichtlade-Linie auf englischen Schiffen, registriert seit Jahren alle Schaftbrüche auf Dampfern. Und zwar unter Namensangabe des Schiffs, seines Bruttoraumgehalts, seiner Flagge, des Baujahres, der Klassifikationsgesellschaft, der Ladung (oder Ballast) die das Schiff während des Schaftbruches geführt und der Route, die es eingeschlagen hatte. In einer besonderen Rubrik wird noch näher der Bruch, ob Schraube, Hauptwelle, Drucklagerwelle, Schaftwelle, bezeichnet. In Nr. 389 sind in der eben gekennzeichneten Weise die Schaftbrüche für 1903, und zwar im Ganzen 135, angegeben; gegen 116 in 1902, 140 in 1901, 172 in 1900 und 204 in 1899. Abgesehen vom vorletzten Jahre, eine ständige Abnahme, die insbesondere auf die verschärften Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften über den

Umfang der Wellen und das zu ihrer Herstellung zu verwendende Material zurückzuführen sind. Die Tatsache, daß die Anzahl der Schaftbrüche 1903 gegenüber dem Vorjahre wieder gestiegen ist, gibt dem englischen Blatt Gelegenheit sein Steckenpferd zu reiten und erneut für die Einführung einer Leichtlade-Linie einzutreten, weil sich ein erheblicher Prozentsatz der Schaftbrüche auf Dampfern in Ballast ereignet hat. Wenn die englische Zeitschrift die erhöhte Zahl von Schaftbrüchen im letzten Jahre verantwortlich dafür macht, daß viele Schiffe zu wenig Ballast führen, wodurch ihr Schaft, weil die Schraube zu hoch aus dem Wasser ragt, in übermäßiger Weise in Anspruch genommen wird, dann scheint uns diese Beweisführung nicht ganz stichhaltig, weil nicht genügend Rücksicht auf das ausnahmsweise schlechte und stürmische Wetter des Jahres 1903 genommen worden ist. Aus der Rubrik, die Aufschluß über die Reise des Schiffes gibt, auf der es zur Zeit des Unfalls war, geht hervor, daß die Mehrzahl aller Schaftbrüche in der Ost-, Nordsee und im Atlantischen Ozean geschehen sind, also in Gewässern, die von dem stürmischen Wetter des letzten Jahres besonders heimgesucht wurden. Leider vermissen wir in der Tabelle Angaben über die Jahreszeit, an der sich die Unfälle ereignet haben, wären sie vorhanden, wir würden gewiß die meisten Schaftbrüche in den drei ersten und in den drei letzten Monaten des Jahres verzeichnet finden. — Da wir wegen Platzmangel außer Stande sind, die Liste aller Dampfer mit Schaftbrüchen hier bekannt zu geben, beschränken wir uns auf eine kurzgefaßte Zusammenstellung der hauptsächlich in Frage kommenden Angaben. Unter den 135 Wellen- und Schraubenbrüchen ereigneten sich 55 auf englischen Schiffen, 16 auf deutschen, 14 auf norwegischen, 10 auf amerikanischen, je 8 auf französischen und dänischen, 6 auf italienischen, 5 auf holländischen und je 2 auf österreichischen, russischen, spanischen, belgischen, griechischen und mexikanischen und 1 auf brasilianischen Schiffen. Von diesen angeführten Schiffen waren klassifiziert: 72 bei Lloyd, 9 beim Bureau Veritas, 8 beim Germanischen Lloyd, 4 beim Norske Veritas, 3 beim American Record, 2 bei der British Corporation und 1 bei der italienischen Klassifikationsgesellschaft. Bei den noch nicht aufgezählten Schiffen fehlen die hieraufbezüglichen Angaben. Hinsichtlich der Ladung führten 27 Stückgut, 23 Ballast und 22 schwere Ladungen, bei den übrigen sind Angaben über ihre Ladung nicht gemacht. Es ist aber wohl sehr unwahrscheinlich, daß unter ihnen Ballaster sind, anderenfalls hätte sich »Syren & Shipping« die Gelegenheit gewiß nicht vorübergehen lassen um dieses zu erwähnen. Ist diese Voraussetzung aber richtig, dann erfüllt die ganze Tabelle nicht den Zweck, der ihr von der englischen Zeitschrift zu Grunde gelegt wird: nämlich die Erbringung des Nachweises, daß eine Mindestladelinie zur Verhütung von Schaftbrüchen erforderlich ist. Damit würde dieses Material ebensowenig für die Notwendigkeit der Einführung einer Mindestladelinie sprechen, wie es die auf Veranlassung von Lord Muskerry in die Wege geleiteten Erhebungen eines »select comittee« des englischen Oberhauses vermocht haben. Diesem Komitee wurden, wie Herr Th. Rodenacker, Danzig, auf der Jahresversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Stockholm mitteilte, die folgenden offiziellen Zahlen seitens des Chefs der Seeabteilung des Handelsamtes vorgelegt. Sie umfassen 17 Jahre, bis zum 30. Juni 1901:

	In Ballast	mit Ladung
Im vereinigten Königreich ausklarierte Tonnage	32½ pCt.	67½ pCt.
Schiffe total verloren	17 »	83 »
Tonnage total verloren	13 »	87 »
Seeleute verloren	10 »	90 »

Auf Grund dieser durchschlagenden Zahlen hat dann die Kommission auch erklärt, daß zur Einführung einer Leichtlademarke nicht die mindeste Veranlassung vorliege. - Wir wollen schließlich nicht unerwähnt lassen, daß von den in der englischen Zeitschrift aufgezählten 135 Schiffen gebaut waren: 29 seit 1900, 53 in den neunziger Jahren, 35 in den achtziger, 11 in den siebziger und 8 in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Von den aufgezählten 16 deutschen Dampfern waren 9 von 1890 bis 1900, 6 von 1880 bis 1890 und 1 vor 1880 gebaut.

* * *

Kanadische Kanalbauten.

Es ist bereits verschiedentlich darauf hingewiesen worden, daß Kanada sich in hervorragendem Maße bemüht, durch Ausbau der mit dem St. Lorenzstrom in Verbindung stehenden Wasserwege und des dazu gehörigen Kanalnetzes einen Teil der Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten von New-York ab und über Montreal zu lenken. In weiterer Ausführung dieses Programms hat die Hafenbehörde von Montreal Anfang des Jahres 1903 mit einem finanzkräftigen (hauptsächlich amerikanischen) Syndikat ein Abkommen getroffen, demzufolge man letzterem für einen Zeitraum von 40 Jahren einen großen Teil der verfügbaren Hafenfront zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes von Elevatoren und Warenlagerhäusern unentgeltlich überläßt. Im Anschluß an das St. Lorenz-Kanalsystem werden verschiedene Anschlußlinien geplant, die namentlich Verkürzung des langen Weges vom Oberen See bis zum Ontario-See bezwecken. Eine unmittelbare Verbindung beispielsweise der von der Nordostecke des Huron-See sich weit ostwärts in der Richtung nach dem Ontario-See erstreckenden Georgian-Bay mit dem Ontario-See würde die alte Strecke ganz wesentlich (um über 400 km) verkürzen und den Umweg durch den Huron-, Erie- und den westlichen Ontario-See ersparen.

Eisverhältnisse in den nordischen Meeren. 1903.

(Isvorholdene i de arktiske Have 1903.)

Das dänische Meteorologische Institut bringt in seinem Jahrbuch schon unter dem 4. Jan. 1904 den Bericht über die Eisverhältnisse in den arktischen Meeresteilen während des Jahres 1903. Auf fünf Blättern sind sie monatsweise für die Frühlings- und Sommermonate April bis August 1903 kartiert. Der Text erstreckt sich über den Jahrgang von September bis September, teilweise auch bis Oktober, unter besonderer Berücksichtigung jener sommerlichen Jahreszeit. Im Bereich des Atlantik war diese durch eine ungewöhnlich starke Eistrift an der nordamerikanischen Seite heimgesucht, vom Monat März an. Im April und Mai wurden deshalb die Routen für den großen Dampferverkehr zwischen Europa und Nordamerika bis um 150 km südlicher gelegt. Die Belle-Isle-Straße konnte erst am 10. Juli befahren werden, nachdem seit 21. Juni Versuche einzudringen gemacht waren. Das südlichste Vorkommen arktischen Eises wurde am 12. August festgestellt. Die Reste eines Eisberges wurden damals südöstlich New-York, 300 km von der Küste, unter 37° 52' N.-Br. 71° 30' W.-Lg. gefunden, also in der Breite Athens. Eisberge dieser Trift erhielten sich in Belle-Isle-Straße und auf der Neufundland-Bank noch bis in den Oktober. Der Bericht kommt zu den Schlußfolgerungen:

1) »daß in 1903 die gemäßigten Meere ungefähr den normalen Betrag an Meereis vom Polarmeer empfangen haben«;

2) »daß die Labrador-Strömung in 1903 ungewöhnlich viele Eisberge mitgebracht hat«.

Darin wird eine gute Bestätigung der Prognose im vorigen Jahresbericht gefunden, die den Wortlaut hatte:

»Die Lage der Eis- und Witterungsverhältnisse in 1902 scheint normale Bedingungen in der Umgebung von Island und Grönland während des Jahres 1903 zu versprechen. Aber in Betracht der geringen Zahl von Eisbergen in 1902, müssen wir darauf vorbereitet sein, eine beträchtliche Anhäufung von Bergen in 1903 östlich von Labrador und von Neufundland anzutreffen.«

Ein Vergleich der dänischen Text- und Kartenangaben für Island und Ostgrönland mit der von W. Brennecke auf Tafel 3 der Annalen der Hydrographie 1904 kartierten mittleren Eisgrenze ergibt dort sogar günstigere Verhältnisse als die normalen für die Monate März bis Mai. Nur im April 1903 stieß in der Gegend des isländischen Nordkaps das Polareis in Form dichten Packeises über jene Grenzen 1 bis 2 Breitengrade weit nach Süden vor. Sonst blieben die Küsten Islands ausnahmsweise einmal gänzlich frei von Polareis, so daß man nach den Kartierungen berechtigt ist, einen Streifen von 3 bis 5 Breitengrade Breite von der durchschnittlichen Ausdehnung der ostgrönländischen Eistrift nach Osten im Frühling und Sommer 1903 abzurechnen. Dem entspricht die im dänischen Jahresbericht hervorgehobene ungewöhnliche Ausdehnung offenen Wassers im Lancaster und Smithsund nordwestlich Grönland unter 75° N.-Br. Eine wichtige Ergänzung zu dem dänischen Jahresbericht bieten die nach seinem Abschluß bekannt gewordenen Berichte von den Expeditionen, die zur Rettung des russischen Forschungsreisenden Baron Toll nach den neusibirischen Inseln unternommen wurden. Während das Expeditionsschiff die »Sarja« nach der Überwinterung in der Tiksibucht östlich der Lenamündung, unter 71° 45' N.-Br. wegen der dort ungünstigen Eisverhältnisse aufgegeben werden mußte, trafen Brufsnew im März 1903 und Koltschak im Juli 1903 zwischen Kotelni- und Bennett-Insel, also um 5 Breitengrade weiter nördlich, offenes Meer. Die Polhöhe dieser Erscheinung stimmt trefflich zu derjenigen des Lancaster- und Smithsundes an der entgegengesetzten Seite des Nordpols. Das offene Wasser im Rücken der nach Süden sich häufenden Eistrift war demnach eine Erscheinung allgemeinerer Art.

Wenn man darauf verzichtet, sich kleinlich an den Wortlaut zu klammern, und den Hauptwert auf den zu Grunde liegenden Gedankeninhalt legt, darf man in jener Prognose für 1903 einen schönen Erfolg des Dänischen Meteorologischen Instituts und zugleich einen Beleg für den großen Wert der von ihm begonnenen synoptischen Zusammenstellung der arktischen Eisverhältnisse erkennen. Für das Jahr 1904 ist es allerdings zu keiner ganz bestimmten Voraussicht gelangt.

Leider sind die Eisverhältnisse in 1903 nicht der Art gewesen, um bestimmte Fingerzeige für 1904 zu geben. Sie bieten allein die verhältnismäßig negative Anleitung, daß sie auf keine größere Eisentwicklung deuten als in einem Normaljahr. Natürlich ist die Anhäufung von Eis im Nordteil der Barnets-See immer gefährlich, besonders für die südlicheren Teile dieser Gewässer. Aber für die Hauptstraße der Zufuhr, den ostgrönländischen Polarstrom, kann das Meer von Franz Josefs-Land kaum von großer Bedeutung sein. Es gibt keinerlei Anhalt dafür, daß das Auftreten von Eisbergen östlich Neufundland in 1904 reichlicher sein sollte als in einem Normaljahre.

Wilhelm Krebs.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

7) Bergung. Wann ist ein Schiff von der Mannschaft »verlassen«?

Zwei Flußschlepper A. und T. waren am 25. November 1902 damit beschäftigt, einen aus vier Fahrzeugen bestehenden Schleppzug von Hamburg nach Elmshorn zu schleppen. Unweit der Lühe geriet man in Nebel. Die Dampfer kamen auf einer Sandbank fest, was zur Folge hatte, daß die beiden ersten Anhangsfahrzeuge gegen die Vorderschiffe stießen. Das zweite Anhangsfahrzeug, die mit Gerste beladene Kastenschute M. K., erhielt dadurch vorn an Backbord ein Leck, durch das Wasser in den Raum drang. Es gelang indes das Leck notdürftig zu dichten und die Schute vor Anker zu bringen. Der Führer der Schute ging dann auf eins der anderen Fahrzeuge über. Der Schlepper T. fuhr inzwischen nach der Lühe, um von dort aus nach Hamburg um Hülfe zu telephonieren. Der Schlepper A. suchte die anderen durcheinander geratenen und durch die Flut abgetriebenen Fahrzeuge wieder geordnet ans Tau zu bekommen, was bei Nebel und Eisgang einige Mühe machte. Als der Dampfer dies erreicht hatte, kehrte er nach etwa $^3/_4$ Stunden zum M. K. zurück.

In dieser Zwischenzeit aber hatte der dem Kläger gehörige Flußschlepper O. von dem M. K. Besitz ergriffen. Der O. hatte auf der Fahrt von Brunshausen nach Hamburg den M. K. passiert. Der Führer legte längsseite, überzeugte sich, daß niemand an Bord war und daß im Raume 2 bis 3 Fuß Wasser stand und beschloß daher, das Fahrzeug, um es mit der Ladung in Sicherheit zu bringen, an Strand zu setzen. Er hatte die Ankerkette bereits abgestemmt und über Bord gehen lassen, auch sein Tau befestigt, als der A. herankam und die Herausgabe des Fahrzeugs forderte. Diese wurde indes verweigert. Der O. hat denn auch den M. K. nach Schulau gebracht und dort auf den Strand gesetzt.

Der Kläger forderte einen Bergelohn, der ihm indes aberkannt wurde.

Nach § 93 Binn. Schiff. Ges. würde der Anspruch auf Bergelohn zur Voraussetzung haben, daß »ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff geborgen ist.« An der letzteren Voraussetzung fehlt es.

Während für das Seerecht durch § 740 H. G. B. diese Voraussetzung dahin bestimmt ist, daß das Schiff »der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von ihr verlassen war«, spricht das Binn. Schiff. Ges. nur davon, daß das Schiff »von der Schiffsbesatzung verlassen« ist. Die Abweichung in der Fassung des Gesetzes wird in der Begründung des Entwurfs damit gerechtfertigt, daß bei der Binnenschiffahrt die Fälle, wo eine Vergütung wegen Bergung beansprucht werden könne, enger als im Seerecht begrenzt werden müßten. Eine solche Einschränkung rechtfertige sich durch die bei der Binnenschiffahrt besonders naheliegende Gefahr, daß Schiffe oder Ladungsgüter, die zeitweise von der Besatzung unbeaufsichtigt gelassen seien, unter dem Vorwande der Bergung von Unbefugten ohne Not in Besitz genommen werden könnten, um demnächst hieraus einen Anspruch auf Bergelohn abzuleiten.

Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß das Binn. Schiff. Ges. unter einem »von der Schiffsbesatzung verlassenen« Schiffe nicht jedes Schiff hat verstehen wollen, auf dem in einem gegebenen Zeitpunkte tatsächlich die Mannschaft nicht anwesend ist, daß m. a. W. die körperliche Entfernung der Schiffsbesatzung allein nicht ausreicht, um diese Voraussetzung eines Bergungsfalles zu erbringen. Vielmehr wird das »Verlassen« des Schiffs im Sinne einer Besitzaufgabe verstanden werden müssen. Das Schiff muß ohne menschliche Aufsicht, gleichsam eine »verlorene Sache« (B. G. B. § 965) sein. Nach B. G. B. § 856 aber wird der Besitz durch eine ihrer Natur nach nur vorübergehende Verhinderung in der Ausübung der Gewalt nicht beendigt.

Eine derartige Sachlage ergibt sich aus den getroffenen tatsächlichen Feststellungen. Die Besatzung ist erst von Bord gegangen, nachdem das Leck vorläufig gedichtet und der Anker ausgebracht war. Der Schleppdampfer A. war mit den anderen drei Schuten in unmittelbarer Nähe. Er wollte diese, die, als die Flut stieg, ins Treiben geraten waren, wieder ins Schlepptau nehmen und dann zum M. K. zurückkehren, was auch innerhalb $^3/_4$ Stunden geschah. Inzwischen war die Lage des M. K. — vom Eingreifen des O. abgesehen — unverändert geblieben. Eine Besitzaufgabe war weder beabsichtigt, noch tatsächlich verwirklicht. Nur der herrschende Nebel konnte die irrige Meinung erzeugen, das Schiff sei »verlassen«. Tatsächlich war es nicht verlassen.

Der Kläger hat geltend gemacht, daß es nicht auf die objektive Sachlage, sondern darauf ankomme, wie die Sachlage dem Führer des O., als er den M. K. antraf, erscheinen mußte. Aber selbst wenn dies richtig wäre (was unerörtert bleiben kann), so würde sich daraus höchstens ergeben, daß, wenn die beabsichtigten Rettungsmaßnahmen des O., ohne daß dessen Besatzung über die wahre Sachlage aufgeklärt worden wäre, ganz oder teilweise zur Ausführung gelangt wären, dem O. ein Bergelohn nicht abzusprechen sein möchte. So liegt der vorliegende Fall aber nicht. Kurze

Zeit, nachdem die Besatzung des O. an Bord gegangen war, kam der Schlepper A. mit den anderen Schuten wieder längsseite des M. K. und forderte dessen Freigabe. Der Irrtum, worin sich der Führer des O. befunden haben mochte, wurde hierdurch also aufgeklärt, und zwar zu einer Zeit, als mit der Ausführung der Rettung noch nicht begonnen war. Daß man inzwischen einen Mann an die Pumpe beordert hatte, ist bedeutungslos gewesen. Das Abstemmen der Ankerkette aber, das die Preisgabe von Anker und Kette zur Folge hatte, kann als eine für die Rettung erfolgreiche Maßregel nicht in Betracht kommen.

Urteil des I. Zivil-Senats vom 10. Februar in Sachen Reinicke contra Rhein. Westf. Lloyd. Rep. I. 414/03.

Die Hafenverhältnisse auf Bornholm.

In der Kopenhagener Zeitung »Vort Land« findet sich unterm 14. d. M. nachstehender, von einem »alten Schiffer« unterzeichneter Aufsatz abgedruckt:

»Es wird gewiß noch in frischer Erinnerung sein, daß um die Weihnachtszeit 1902 ein orkanartiger Sturm aus dem Westen über die Ostsee zog, bei welcher Gelegenheit verschiedene Verluste an den Küsten hier und da sich ereigneten. Besonders groß aber war das Unglück im Schneesturm aus dem Norden am 18., 19. und zum Teil am 20. April d. J.

Nach einer von mehreren Seiten vorgenommenen Ermittelung sind allein während der letztgenannten Sturmtage 83 Schiffe untergegangen und ca. 250 Fahrzeuge mehr oder weniger beschädigt worden. Auf diesen Schiffen verunglückten an oder in der Nähe der deutschen Küste über 200 Menschen, wovon über die Hälfte dort ans Land trieb. Wieviele sind wohl in der Ostsee verunglückt, von denen man die Zahl nicht festzustellen vermag?

Auf der deutschen Küstenstrecke, die Bornholm am nächsten liegt, strandeten oder trieben mit dem Kiel nach oben ans Land 30—40 Fahrzeuge, wobei über 50 Menschenleben verloren gingen.

Sowohl ich als auch andere Schiffer haben vergeblich in der dänischen Seefahrtzeitung und der dänischen Navigateurzeitung nach eingehenden Mitteilungen über dieses große Unglück gesucht; ein weniges ist über dasselbe in der Seefahrtzeitung erwähnt worden. Es war dort aber nur von einigen Strandungen an der deutschen Küste und Bornholm die Rede, sonst weiter gar garnichts über die Massenstrandungen gesagt. Hauptsächlich handelte es sich um schwedische, deutsche und dänische Fahrzeuge, die von dem Unglück betroffen worden waren. Da ist es doch höchst merkwürdig, daß die beiden genannten nautischen Blätter Dänemarks die Angelegenheit fast völlig totschwiegen. Meines Erachtens hätten sie allen Anlaß gehabt, nachdrücklich zu betonen, wie notwendig ein Hafen an irgend einer Stelle der Ostküste Bornholms ist, um dem Meere so viele Opfer an Seeleuten wie möglich zu entreißen. Die Stellung der Seefahrtzeitung zur Frage der Herstellung besserer Hafenverhältnisse auf Bornholm ist ja bekannt, aber wo bleibt die »Navigateur-Zeitung«, die doch das Organ der dänischen Seeleute ist, und die durch ihren Antrag vom 29. Oktober 1900 das Bedürfnis für eine Hafenanlage auf der Insel gegen die westlichen Stürme unzweifelhaft nachwies? Es kann gewiß nicht in Abrede gestellt werden, daß mehrere von den Unglücksfällen, die damals geschahen, nicht stattgefunden hätten, wenn der Hafen vorhanden gewesen wäre, für den der Leiter des Rettungswesens in Nexö, Herr Stub, jahrelang gearbeitet hat. Daß ein Bedürfnis vorliegt, dafür liefern die Äußerungen aus dänischen, schwedischen, norwegischen und deutschen Seemannskreisen den besten Beweis.

Die verschiedenen Ministerien haben bisher Ohren und Augen diesen Anforderungen gegenüber verschlossen, aber es läßt sich erwarten, daß die durch jenen Schneesturm hervorgerufenen schweren Unfälle den Anlaß dazu geben werden, die Sache zu fördern. Viele hegten die Hoffnung, daß, sobald bei der dänischen Regierung über die Anlage von Hafen- und Seemolen an der Westküste Jütlands die Rede sein werde, auch die Frage betreffend die Anlage eines Schutzhafens auf der Ostküste Bornholms einen Gegenstand der Verhandlung bilden müßte. Hierin jedoch hat man sich getäuscht, denn diese Angelegenheit wurde mit keinem Worte erwähnt. Die Ursache dafür wird wohl in dem Umstande zu suchen sein, daß die Seeleute in den Augen der dänischen Gesetzgeber nicht so viel gelten als die Fischer.

Unbegreiflicherweise scheint im Volks- oder Landthing nicht ein Vertreter zu sein, der es wagte, als Fürsprecher für uns Seeleute in dieser Hafenangelegenheit aufzutreten.

Allgemeine Humanität gegen die Menschheit dürfte doch das Entscheidende sein.« —

So der Artikel in der dänischen Zeitung. Inwieweit die angegebenen Ziffern und die sonst in demselben vorgetragenen Tatsachen zutreffen, lassen wir dahin gestellt.

In den nautischen Kreisen Deutschlands wird der Plan, einen Schutz- und Nothafen auf der Ostküste Bornholms anzulegen, immer die aufrichtigsten Sympathien finden. Dafür spricht die Stellungnahme verschiedener nautischer Einzelvereine, ebenso die Beschlußfassung des Deutschen Nautischen Vereins in seiner 33. Jahresversammlung am 17. und 18. Februar 1902.

Die damals einstimmig angenommene Resolution hat folgenden Wortlaut:

»Die Anlage eines zeitgemäßen Zufluchtshafens an der Ostküste Bornholms ist im Interesse der Ostseeschiffahrt in hohem Maße wünschenswert. Die Bestrebungen der in dem dänischen Navigateurverein vertretenen Schiffahrttreibenden, welche auf die Vergrößerung und Vertiefung des Hafens Nexö hinausgehen, können diesseits nur als berechtigt angesehen werden.

Der Deutsche Nautische Verein beschließt, dem Herrn Reichskanzler anheimzugeben, der Königlichen dänischen Regierung die hier geäußerte Anschauung zur Kenntnis zu bringen.«

Unseres Wissens ist hierauf eine Antwort nicht erfolgt. Ob tatsächlich von deutscher Seite in Kopenhagen Schritte unternommen worden sind, vermögen wir nicht zu sagen. Jedenfalls darf nicht davon die Rede sein, gegenüber Dänemark ein Vorgehen zu verlangen, das auch nur entfernt als eine Art Pression aussehen könnte. Immerhin jedoch mag wohl die Hoffnung begründet sein, daß die dänische Regierung, die sonst nach so vielen Richtungen den Interessen der Schiffahrt zu dienen sucht, über kurz oder lang eine Einrichtung schaffen wird, welche nicht nur dem Bedürfnis der eigenen Schiffahrt Abhilfe bieten, sondern einem großen Teile der gesamten Ostseeschiffahrt zum Vorteile gereichen wird.

Kiel, 23. März 1904. *H.*

Feuerlösch-, Rattenvertilgungs- und Desinfektions-Systeme.

Hierzu wird uns geschrieben:

Sehr geehrte Redaktion der
Deutschen nautischen Zeitschrift »Hansa«, Hamburg.

In No. 9 Ihrer geschätzten Zeitschrift lese ich den Bericht über die Sitzung vom 25. Januar 1904 im Nautischen Verein, Hamburg.

Es sind in dem Bericht in dem Teile, welcher die Diskussion über die verschiedenen Feuerlösch-, Rattenvertilgungs- und Desinfektionssysteme wiedergibt, verschiedene Verwechslungen und Weglassungen vorgekommen, welche den Sinn entstellen und den Bericht unklar machen.

Ich ersuche Sie höflichst folgende Berichtigung und Ausführungen in Ihrer geschätzten Zeitschrift aufnehmen zu wollen.

Hochachtungsvoll *Dr. O. Gressly*, Bremen.

Nachdem Herr Gronwald die Vergleiche zwischen seinem Löschsystem und dem Clayton-Feuerlösch- und Desinfektionssystem in so objektiver Weise gezogen hatte, daß er mit bestem Wissen und Gewissen den Vorwurf der Parteilichkeit von sich abweisen zu können glaubte (Seite 100 Abs. 2 u. 3), sah ich mich veranlaßt, einige seiner ganz haltlosen Vorwürfe gegen das Clayton-System herauszugreifen und zurückzuweisen, indem ich mich im übrigen auf meinen Vortrag über das Clayton-System berief, zu welchem ich vom Nautischen Verein eingeladen worden war.

1) Mit den Auseinandersetzungen des Herrn Gronwald über die chemischen Eigenschaften des Claytongases (Seite 100 Sp. 2 Abs. 6—10) konnte ich mich nicht einverstanden erklären.

Herr Gronwald behauptet (Seite 100 Sp. 2 Abs. 7) ganz richtig, daß unter gewissen Voraussetzungen sich schweflige Säure in Schwefelsäure umsetzen kann und daß eine Methode der Schwefelsäurefabrikation darauf beruhe. Ich bin sogar der Ansicht, daß alle Methoden darauf beruhen; was dies aber mit dem Claytongas zu tun haben soll, ist unklar. — Vermutlich bezieht sich Herr Gronwald auf seine Hypothese (Seite 100 Sp. 2 Abs. 10), die da lautet: »Als Löschgas hat SO_2 eine sehr erhebliche Wirkung, was so zu erklären ist, daß sie bei der durch den Brand entstandenen hohen Temperatur den Sauerstoff der im Raume befindlichen Luft und damit das Ernährungsmaterial des Feuers ihm entzieht.«

Ich machte Herrn G. diesbezüglich darauf aufmerksam, daß er sich den Dank der gesamten Schwefelsäureindustrie erwerben würde, wenn seine einfache Methode richtig wäre.

Diese Annahme des Herrn G. ist unrichtig. Der Sauerstoff wird der Luft allerdings entzogen, denn die Luft wird aus den Schiffsräumen (resp. von der Brandstelle) durch den Generator gesaugt, wobei sich ihr Sauerstoff mit dem Schwefel zu Schwefeldioxyd verbindet.

Ich habe Herrn G. zugegeben, daß allerdings minimale Spuren von Schwefeltrioxyd aus Dioxyd bei einer Feuerlöschung im Schiffsraum entstehen können. Diese Spuren sind aber verschwindend klein und fallen nicht in Betracht neben den verhältnismäßig großen Mengen Schwefeltrioxyd (4—6 mgr pro Liter), welche das Claytongas, wie es aus dem Apparat kommt, enthält. Dieses Gehalt an SO_3 ist nothwendig, weil dadurch die Desinfektionskraft erhöht wird.

2) Herr Gronwald bestreitet (Seite 100 Sp. 2 Abs. 8 u. 9) die prophylaktische Wirksamkeit des Claytongases, indem er durch eine zweite Hypothese zu dem merkwürdigen Schluß kommt: »Darum kann SO_2 ein Mittel zur Verhütung der Erhitzung von Kohlen nicht sein; im Gegenteil, sie wird sogar die Oxydation des Schwefelkieses, der in die Kohlen eingelagert ist, befördern (nach der I. Hypothese nimmt sie Sauerstoff auf, sie wirkt reduzierend) und dies, weil dem Schwefeldioxyd in den Kohlen nicht bloß Feuchtigkeit sondern auch von der Kohle absorbierter Sauerstoff zur Verfügung steht.«

Nach G. entzieht also das Schwefeldioxyd der Kohle Sauerstoff, wirkt reduzierend, gleichzeitig befördert es die Oxydation, sodaß sich die Kohle erwärmt (gibt Sauerstoff ab). Ist das nicht sonderbar? Auch in Absatz 6 ist derselbe Widerspruch niedergelegt.

Es ist Erfahrungssache, daß beim Liegen an der Luft die Steinkohle eine langsame Oxydation erleidet, die in hohen Schichten bei Sommertemperatur, namentlich bei Gegenwart von Feuchtigkeit und Schwefelkies sich bis zur Selbstentzündung steigern kann. Diese Oxydation wird bekanntlich durch Schwefeldioxyd in hervorragender Weise verhindert. Ganz bedeutend sicherer als z. B. durch Kohlensäure.

Ich machte Herrn G. ferner auf den Experimentalversuch aufmerksam: »In einem Gemisch an 50% Schwefeldioxyd erlischt eine glühende Uhrfeder sofort, während sie in einem Gemisch von 50% Sauerstoff und 50% Kohlensäure unter intensiver Lichterscheinung verbrennt. Daß Kohlensäure deshalb kein Brandlöschmittel sei (Seite 103 Sp. 2 Abs. 1) habe ich nicht behauptet.

3) Ferner ist der Abs. 2 Seite 103 Sp. 2 nicht von mir, sondern von Herrn Gronwald an mich gerichtet. Was Herr G. damit sagen wolte ist mir auch heute noch nicht klar. Meines Wissens hat niemand bestritten, daß man Schwefel braucht um Schwefelsäure zu machen.

4) Herr G. warf ferner (Seite 101 Abs. 3) dem Claytongas seine große Giftigkeit gegenüber der Kohlensäure vor, ja er behauptete sogar, daß bei einer Schiffsdesinfektion zwei Leute durch das Claytongas getötet worden seien. In dem gedruckt vorliegenden Bericht ist diese unrichtige Beschuldigung allerdings nicht wiederholt.

Herr Dr. Nocht erklärte (Seite 106 Abs. 2), daß dieser Unglücksfall auf dem »Hochheimer« nicht dem Claytongas, sondern dem Kohlenoxyd zur Last fallt. Ich erzählte als Gegenbeweis zur Gronwaldschen Behauptung den Dünkirchener Fall (Seite 103 Abs. 1).

Das Claytongas muß unbestritten als das mindest gefährliche von den drei zur Sprache gekommenen Gasen bezeichnet werden. Durch seinen noch in großer Verdünnung leicht wahrnehmbaren Geruch und starken Reiz auf die Schleimhäute warnt das Gas vor sich selbst.

Herr G. schreibt (S. 101 Abs. 1): »Auch zum Beweise für die anderen von mir berührten Eigenschaften des SO_2 möchte ich auf einige Berichte zurückkommen.« — Er weiß (Abs. 2 u. 3) dann von einer Reederei zu erzählen, die das Claytonsystem eingeführt und von ihren Schiffen wieder entfernt und durch System Gronwald ersetzt haben solle.

Bei der Sitzung im Nautischen Verein Hamburg erklärte ich, daß mir nichts von dieser Sache bekannt sei; heute bin ich in der Lage Beweise gegen diese unrichtige Behauptung aufzubringen.

Ich verweise auf folgenden Brief:

Ant. Dom Bordes & Fils.

Übersetzung. 7. März 1904.

Herrn T. A. Clayton, Compagnie du Gaz Clayton,
20 rue Taitbout, Paris.

Sie gaben uns Kenntnis von einem Brief, welcher am 4. ds. von der »Norddeutschen Maschinen- u. Armaturen-Fabrik« in Bremen an Sie gerichtet worden ist und mit welchem sie Ihnen einen Artikel aus einer deutschen Zeitschrift folgenden Wortlauts übersendet:

»Die größte französische Segelschiffsrederei (Bordes & Fils in Dünkirchen) hatte mehrere Schiffe mit dem Claytonsystem eingerichtet. Bei dem Gebrauche der Einrichtung machten sich alsbald auch die sehr giftigen Gase in den Mannschaftsräumen bemerkbar. Unter den Seeleuten wurde es bekannt und mit jeder Reise wurde es der Reederei schwerer,

für diese Schiffe Mannschaften anzuwerben. Infolgedessen sah sich die Reederei nolens volens veranlaßt die gesamte Anlage von den Schiffen zu entfernen. Dieselbe Reederei läßt, nachdem sie sich von den Vorteilen des Gronwaldtschen Verfahrens überzeugt hat, eines ihrer demnächst nach Hamburg kommenden Schiffe mit dem Gronwaldtsystem ausrüsten.«

Wir erklären anstandslos, daß, wenn der Clayton-Apparat dazu verwendet worden ist, einige von unseren in Frankreich ankommenden Schiffen zu desinfizieren, diese Operation keinerlei Schwierigkeiten machte und nicht zu der geringsten Klage geführt hat.

Niemals haben wir gehört, daß die Anmusterung der Seeleute, für die mit dem Clayton-Apparat desinfizierten Schiffe schwieriger gewesen wäre als für andere. Die in dem fraglichen Artikel öffentlich ausgesprochene Behauptung ist absolut hinfällig.

Was den Gronwald-Apparat betrifft, so haben wir denselben niemals als zur Desinfektion von Schiffen geeignet betrachtet, sondern nur als Feuerlöschapparat.

Wie man uns den Gronwald-Apparat anbot, haben wir die Aufstellung desselben als überflüssig erklärt in Anbetracht der besonderen Vorsichtsmaßregeln, welche an Bord unserer Schiffe zur Verhütung und Löschung von Bränden getroffen sind. Auf die eindringlichen Bitten der Agenten, welche den Gronwald-Apparat vertreiben, haben wir schließlich eingewilligt, daß sie auf ihre Kosten auf einem unserer demnächst in Hamburg eintreffenden Schiffe, die Aufstellung vornehmen. Wir gestatteten dies keineswegs in der Vermutung, daß das Gronwaldsystem dem Clayton-System überlegen sei. Wir haben letzteres auch noch gar nicht zum Feuerlöschen gebraucht aus den vorerwähnten Gründen.

Genehmigen Sie etc.
gez.: Ant. Dom Bordes & Fils.

Seite 107 Sp. 2 Abs. 9 steht unter meinem Namen eine Erklärung über die Umsetzung der Kohlensäure in explosives Kohlenoxydgas. Diese Auseinandersetzung ist Herrn Dr. Gimsa zuzuschreiben.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nochmals erwähnen, daß ich vom Nautischen Verein Hamburg eingeladen worden bin, einen Vortrag über das Clayton-System zu halten. Darauf hin habe ich dieses System dort vertreten und natürlich die Einwände und Angriffe dagegen zu widerlegen gesucht. — Gegen die andern Systeme bin ich nicht aufgetreten und habe mich auch nicht an der Diskussion darüber beteiligt. Es ist nicht jedermanns Sache durch Herabsetzen der Konkurrenz die Vorzüglichkeit dessen was man selber vertritt beweisen zu wollen. —

Zu den Auseinandersetzungen der Herren Dr. Nocht (S. 105) habe ich mich nicht wie Seite 107 letzter Absatz sondern ungefähr wie folgt geäußert:

1) »Kohlensäure löscht nur Feuer, Kohlenoxyd tötet nur Ratten, das Claytongas aber löscht Feuer, tötet Ratten und Ungeziefer aller Art und wirkt desinfizierend. Mit dem Claytonapparat kann jederzeit auf der Fahrt oder im Hafen desinfiziert und die Ratten vertilgt werden. Verwendet man Kohlenoxyd zur Rattenvertilgung, so muß man, selbst wenn eine Seuche an Bord herrscht, warten bis man einen Hafen erreicht, in welchem ein solcher Apparat sich befindet.

2) Herr Dr. Nocht erwähnt (S. 105 Sp. 2) einen Fall, daß eine englische Kommission in Dünkirchen auf einem mit Claytongas behandelten Schiffe noch lebende junge Ratten gefunden hat. Es ist dies ein seltener Ausnahmefall, welcher schließlich mit jedem Gase vorkommen kann. Im allgemeinen wird das Claytongas als sicher wirkendes Rattenvertilgungsmittel geschätzt.

3) Daß die Schädigung von Waren durch das Claytongas nicht so groß sein kann, wie Herr Dr. Nocht annimmt, geht, abgesehen von vielseitigen Prüfungen, schon daraus hervor, daß in Dünkirchen in ca. 9 Monaten 36 mit allen Arten von Waren beladene Schiffe mit dem Claytongas behandelt worden sind, ohne daß Klagen wurden.

4) Die gesundheitsschädigende Wirkung durch schweflige Säure, welche beim Desinfizieren mit Claytongas aufgenommen wird, ist im allgemeinen unbedenklich, da es sich um geringe Spuren handelt, welche auch die deutschen Nahrungsmittelgesetze zulassen. Die Hausfrauen schwefeln ihre Töpfe ja auch. Auch die Weinfässer werden geschwefelt und zwar bleiben in diesem Falle die ganzen Verbrennungsprodukte des Schwefels im Fasse eingeschlossen und gelangen später in den Wein. Es sind in solchem Weine bedeutend größere Mengen Schwefeldioxyd nachweisbar, wie in Genußmitteln, die bei einer Desinfektion SO_2 aufgenommen werden. Die Amerikaner behandeln bekanntlich das meiste Ausfuhrobst mit Schwefeldioxyd. —

Ich habe übrigens in meinem Vortrag (S. 104 Sp. 2 Abs. 2) bereits erwähnt, daß z. B. frisches Obst, frisches Fleisch vorteilhaft von einer Desinfektion ausgeschlossen werden, weil gerade diese besonders befähigt sind Schwefeldioxyd aufzunehmen. Die Verwendung von schwefliger Säure in Form von Salzen als Präservmittel ist entschieden zu verwerfen; denn diese Salze verflüchtigen sich nicht und können in großen Mengen zugesetzt werden. — Beim Behandeln mit Claytongas liegen aber doch wesentlich andre Verhältnisse vor. Wir haben hier ein Gas, welches äußerst penetrant überall eindringt, welches aber auch zum größten Teil wieder aus den betreffenden Waren beim Lüften verschwindet.

Verschollenheit der Rostocker Bark „Godeffroy".

Die in Rostock beheimatete Bark »Godeffroy«, Unterscheidungssignal R. D. L. W., Kapitän Peter Jörck aus Niehagen, ist, wie vom Kaiserlich Deutschen Generalkonsulat zu London auf Anfrage hierher mitgeteilt worden, nach Auskunft des Britischen Zollamts in Maryport dort am 7. November 1902 mit einer Mannschaft von 11 Personen und einer Ladung von 705 t Kohlen an Bord nach Caimanera auf Cuba ausklariert. Nach einer Notiz in Lloyds Shipping Gazette vom 1. April 1903 ist die Bark am 18. November 1902 auf See angesprochen und zwar 95 Seemeilen von Scilly. Über den weiteren Verbleib der Bark sind Nachrichten nicht eingegangen. Insbesondere ist aus einem durch das Kaiserlich Deutsche Konsulat zu Santiago de Cuba am 6. Juli 1903 hierher übermittelten Bericht des Hafenkapitäns von Guantanomo, für welchen Ort das Dorf Caimanera den Hafenplatz bildet, zu entnehmen, daß im dortigen Departement trotz angestellter Nachforschungen nichts über die Bark »Godeffroy« bekannt geworden ist. Ebenso haben die von hier aus bei den Familien und Heimatsbehörden der Mannschaft angestellten Nachforschungen sowie ein in den Zeitungen erlassener öffentlicher Aufruf keinen Erfolg gehabt.

Die Bark ist ausweislich des bei den hiesigen Register-Akten befindlichen Schiffsmeßbriefs vom 27. April 1896 zu Gothenburg im Jahre 1867 aus Holz ohne Querschotten erbaut und zu einem Netto-Raumgehalt von 496,63 t R. vermessen. Im vorderen und hinteren Laderaum befanden sich Ventilatoren. Im Herbst 1896 wurde die Bark in Danzig bei Klawitter gründlich repariert und gekupfert. Die Kosten betrugen inkl. Ausrüstung rund 12 500 Mk. Sie erhielt damals die Klasse 3/3 A. 1. 1. Bis zum Herbst 1901 war die Bark in Fahrt im Atlantischen Ozean. Im Herbst 1901 wurde dieselbe auf der Schiffswerft von Johannsen & Co. zu Danzig einer neuen größeren Reparatur, deren Kosten ausweislich der vom Korrespondentreeder zu den Akten eingelieferten Rechnungen etwas über 4000 Mk. betragen haben, unterzogen und

nach beschaffter Reparatur beim Bureau Veritas klassifiziert. Sie erhielt die Klasse 5/6 G. 1. 1. auf 4 Jahre. Bei dieser letzteren Reparatur wurde die Kupferung abgenommen und nicht wieder erneuert.

Die Besatzung bestand: (folgen die Namen. D. R.)

Welche Sorte Kohlen die Bark auf der letzten Reise geführt hat, ist nicht zu ermitteln gewesen.

Auf Grund dieses Tatbestandes fällte das Seeamt zu Rostock aus nachstehenden Gründen folgenden Spruch:

»Es ist als erwiesen anzusehen, daß die in Rostock beheimatete Bark »Goddeffroy«, Unterscheidungssignal »RDLW«, welche am 7. November 1902 von Maryport in England nach Caimanera auf Cuba ausklariert worden, diesen Bestimmungshafen aber nicht erreicht hat, auf der fraglichen Reise mit der aus 11 Personen bestandenen Besatzung untergegangen ist. Die Ursache des Unfalls hat nicht festgestellt werden können.«

Gründe:

Da die Bark ihren Bestimmungshafen nicht erreicht hat und alle Nachforschungen nach dem Verbleib von Schiff und Mannschaft ohne Erfolg gewesen sind, muß als erwiesen gelten, daß die Bark mit der gesamten Besatzung auf der Reise von Maryport nach Caimanera untergegangen ist. Durch welche Ursache der Untergang herbeigeführt worden, hat sich nicht feststellen lassen. Für die Annahme eines Verschuldens auf Seiten des Schiffers oder Steuermanns fehlt jeder Anhalt. Die Zahl der Mannschaft muß für die Größe der Bark als genügend erachtet werden. Ebenso liegen Bedenken gegen die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht vor. Allerdings hatte dasselbe gelegentlich der letzten Reparatur im Jahre 1901 nach Abnahme der Kupferhaut nur die Klasse für große Küstenfahrt, d. h. für Reisen zwischen europäischen Häfen erhalten, aber aus der Klasse ergibt sich, *daß Schiffsrumpf und Takelage in durchaus seetüchtigem Zustande sich befanden. Bei dieser Sachlage war die Bark auch für Fahrten über den Atlantischen Ozean an sich nicht ungeeignet und jedenfalls läßt sich aus ihrer Beschaffenheit kein Schluß dahin ziehen, daß letztere die Ursache des Untergangs gebildet habe.* Bei dem Fehlen jeder Nachricht über die Art der verladenen Kohlen und deren Verstauung, bleibt die sonst naheliegende Vermutung, daß das Schiff durch eine Kohlenexplosion vernichtet sei, eine bloße Möglichkeit, um so mehr, als die Bark mit Ventilatoren versehen war und häufiger Kohlenladungen geführt hatte. Ebenso nahe liegt die andere Möglichkeit, daß die Bark, welche zuletzt am 18. November 1902 in der Gegend vor Scilly angesprochen worden, infolge stürmischen Wetters untergegangen ist, da nach den amtlichen Berichten der Seewarte vom 18. bis 28. Nozember 1902 und zwar besonders am 24. November, im englischen Kanal und im Golf von Biscaya schweres Wetter geherrscht hat. Somit konnte nur der Untergang der Bark, nicht aber die Ursache des Untergangs festgestellt werden.

* * *

Das publizistische Organ des Seemannsverbandes leistet sich, gestützt auf eine tendenziöse Darstellung der oben geschilderten Begebenheiten, hierzu folgenden Kommentar:

»Recht sonderbar muß es berühren, daß das Seeamt in seinem Spruch kein Wort des Tadels oder auch nur des Bedauerns darüber gefunden hat, daß ein Gewinn ergatternder Reeder ein Schiff mit blühenden Menschenleben bemannt, auf solche Fahrten schickt, obwohl nach der Feststellung des Reichskommissars das Schiff die Berechtigung für diese Fahrten überhaupt nicht mehr hatte. Ja, wir sind erstaunt darüber, daß nicht sofort die Staatsanwaltschaft eingegriffen hat, um den richtigen Verbrecher an all diesem jungen Leben zur Rechenschaft zu ziehen. Aber es ist ja wahr — der Staatsanwalt kann nicht einschreiten, wenn nicht zuvor das Seeamt ein Schuldig gegen den Urheber dieses Massenmordes gesprochen hat. Ist man in diesem Falle vor den Konsequenzen zurückgeschreckt? Wir sind der Meinung, daß der Reeder dieses Sargschiffes auf die Anklagebank gehört, ihm zur Seite die fraglichen und zuständigen Behörden. Sie sollten zur Rechenschaft gezogen werden darüber, daß sie ein Schiff in See gehen ließen, das alles andere, nur nicht seetüchtig war. Auf ihnen lastet der Druck des Jammers und des Elends, das heraufbeschworen ist über die trauernden Hinterbliebenen jener elf Opfer eines schamlosen Seekapitalismus. Wann wird die See-Berufsgenossenschaft, wann werden Regierung und Reichstag diesem verbrecherischen Unwesen ein Ende machen? Die Toten verlangen Antwort.«

Wir möchten dem Reeder dringend raten, daß er diese ihn sowie den ganzen Reederstand beleidigenden Verläumdungen mit einer Klage beantwortet.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Ges. bestellte bei der Werft von Tecklenborg **zwei Dampfer** von je 5600 t Ladefähigkeit oder 4000 t R. Die Maschinen sollen je 2000 HP. erhalten und den Dampfern eine Geschwindigkeit von 11 Meilen pro Stunde verleihen. Die Schiffe, die Einrichtungen für 50 Kajütspassagiere 1. Kl. und 400 Zwischendeckspassagiere erhalten, sind in der ersten Hälfte des Jahres 1905 abzuliefern.

* * *

Die Stettiner Oderwerke erhielten für Stettiner Rechnung den Auftrag zur Lieferung eines **Frachtdampfers** von 1750 t Tragfähigkeit. Das Schiff wird 67.5 m lang, 10.75 m breit, 5.2 m hoch und erhält eine Dreifach-Expansions-Maschine von 700 ind. Pferdest. Die Ablieferung erfolgt im Frühjahr 1905.

* * *

Laut Geschäftsbericht der General Steam Navigation Company hat diese Gesellschaft einen großen **Dampfer mit Turbineneinrichtung** in Bauauftrag gegeben.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft der A.-G. »Weser« lief am 7. April der für die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« in Bremen neuerbaute Dampfer »Vulkan« glücklich vom Stapel. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des im Februar zu Wasser gelassenen Dampfers »Leda«. Seine Länge beträgt 54.61 m, bei einer Breite von 8.23 m und einer Seitenhöhe von 3.85 m. Die Tragfähigkeit beträgt etwa 850 t, die Maschinenkraft etwa 300 ind. Pferdekräfte, der Raumgehalt etwa 595 t R. brutto.

* * *

Am 10. d. M. wurde auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning der Dampfer **»Prosper«** für den Hans. Lloyd, A.-G. in Lübeck glücklich vom Stapel gelassen. Die Abmessungen sind: 205 × 31 × 15' 2". Tragf. 1200 t. Mit dieser Ladung soll es bei einem Kohlenverbrauch von 0.725 kg per Stunde und ind. Pferdekraft, eine Geschwindigkeit von 9 Meilen in der Stunde erlangen. Der Dampfer für die Frachtfahrt ist nach dem Sturmdeck-Typ erbaut zu der höchsten Klasse des Germ. Lloyds, unter Spezialaufsicht und mit Eisverstärkung.

* * *

Der Aufsichtsrat des **Stettiner Vulkan** beschloß, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von **14 pCt.** für 1903 vorzuschlagen (wie i. Vorj.)

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der hamburgische Senat beantragt mit dem Ersuchen um tunliche Beschleunigung der Beschlußfassung, die Bürgerschaft wolle es mitgenehmigen, daß für die Erweiterung der Landungsanlage am Reiherdamm 30 000 Mk. und für die Herstellung einer provisorischen Landungsanlage am Ostufer des Reiherstieg neben der Reiherstiegdrehbrücke 10 700 Mk. bewilligt und diese Beträge nachträglich in das diesjährige Budget der 2. Sektion der Baudeputation eingestellt werden.

* * *

Vom 15. April d. J. ab wird statt des bisherigen weißen, ein grüner Stern von der Signalstelle Cuxhaven (»Alte Liebe«) zur Beantwortung der Erkennungssignale von Postdampfern gefeuert werden.

* * *

Über Bremen wanderten im I. Quartal dieses Jahres 25 991 (44 228) Personen aus, darunter 2999 (2836) Deutsche und 22 992 (41 392) Ausländer. Unter ihnen reisten 24 080 nach den Ver. Staaten, 1301 nach Großbritannien, 217 nach den La Plata-Staaten, 215 nach Kanada etc. — Über Hamburg betrug die Auswanderung 27 226 Personen, gegen 35 709 im I. Quartal von 1903, 31 070 in 1902 und 15 614 in 1901.

* * *

Der Norddeutsche Lloyd beabsichtigt seine sämtlichen Schiffe mit dem Clayton-Apparat auszurüsten. Für alle mit diesem Apparat versehenen Schiffe werden von den Versicherungsgesellschaften mäßigere Assekuranzprämien berechnet, als für Schiffe ohne diese Vorrichtung.

* * *

Die nächste Einstellung der Schiffsjungen vom Deutschen Schulschiff-Verein findet am 3. Mai in Elsfleth statt. Nach einem Beschluß des geschäftsführenden Ausschusses dieses Vereins, werden bis auf weiteres in jedem Jahre zu Ostern 100 und im Herbst 30 Jungen eingestellt.

* * *

Während des I. Quartals in diesem Jahre sind seewärts in Bremen, Bremerhaven, Vegesack und Burg 865 Schiffe mit 687 090 t R (818 mit 613 451 in 1903) angekommen, darunter waren 519 Dampfer mit 605 850 t (497 mit 542 538).

* * *

Treibende für die Schiffahrt gefährliche Wracks sind gesichtet worden: Am 7. März auf 34° 7' N und 58° 37' W (hölzerner Segler); am 4. April auf 38° 25' N und 11° 22' W (10 m langes Wrackstück mit hervorragendem Maststumpf); am 6. April auf 48° 30' N und 26° 5' W (mehrere Wrackstücke).

* * *

Am 19. April ist, nachdem er 1903 sein 25 jähriges Jubiläum als Dispacheur feiern konnte, Herr August Junge, Hamburg, im Alter von 50 Jahren gestorben.

* * *

Das Seeamt zu Bremerhaven empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar die Auslegung einer Gasboje im Dwarsgatt am Drehungspunkte in der Wesermündung.

* * *

In Berlin ist die Eintragung der Turbinenabteilung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in das Handelsregister erfolgt.

* * *

Ausland.

Wie aus den Ausführungen, die der Präsident der Cunard-Linie vor dem parlamentarischen Ausschuß (s. S. 145) gemacht hat, vorauszusehen war, wird — er hat es bei der Generalversammlung am 7. April wiederholt — die große Liverpooler Reederei die Unterbringung ihrer Flotte in einem anderen Hafen vornehmen, sofern der Mersey Harbour Board zum Einziehen von Hafenabgaben bis zu 50 pCt. des Bruttogehalts der Schiffe ermächtigt werden sollte.

* * *

Der Suez-Kanal wurde im I. Quartal des Jahres von 1070 Schiffen (916 im Vorjahre) befahren, sie entrichteten 29 981 316 Franks Abgaben (24 915 542 im Vorjahre.)

* * *

Am 25. März ist in Antwerpen Herr Kapt. Henry Paasch im Alter von 69 Jahren gestorben. Er war der Verfasser von zwei bekannten und weitverbreiteten Werken: »Vom Kiel zum Flaggenknopf« und »Illustrierte Marine Enzyklopädie«.

* * *

Unter dem Namen »Piaggio Carpanetto Postorino« ist in Genua eine Reederei für den Passagierverkehr mit Nordamerika mit einem Kapital von 13 Millionen Lire gegründet worden.

* * *

Die Merchants Association in New-York hat sich in einem sehr energisch gehaltenen, dem Kongreß eingereichten Protest dagegen erklärt, daß die Fahrt nach den Philippinen (vom 1. Juli 1905 ab, wie es ein Entwurf beabsichtigt), als Küstenfahrt im Sinne des Gesetzes aufgefaßt werde. Sie fordert freien Wettbewerb.

* * *

Wie »Diaro Official« mitteilt, ist in Chile ein Entwurf veröffentlicht worden, nach dem von chilenischen Plätzen anlaufenden Dampfern Leuchtfeuerabgaben einmal im Jahre pro Reg.-Tonne 60 Cents in Gold (1 $ = 18 d), von Segelschiffen 40 Cents pro Reg.-Tonne erhoben werden sollen. Ausschließlich in der chilenischen Küstenfahrt beschäftigte Dampfer und Segler sollen 30 resp. 20 Cents zahlen.

* * *

Dem kanadischen Parlament soll noch in dieser Session ein Gesetzentwurf unterbreitet werden, der die fremden Schiffe von der kanadischen Küstenschiffahrt ausschließen will.

Vermischtes.

Neuer Leuchtturm in Dungeness. Am 31. März fand in Gegenwart der Behörden und der Leuchtfeuer-Kommission die Einweihung des neuen Leuchtturms von Dungeness statt. Das Hauptlicht, das 17 Seemeilen sichtbar sein soll, liefert alle 10 Sekunden ein weißes Blinkfeuer, dessen Dauer 0.88 Sekunden beträgt. Die Lichtstärke beträgt 164 000 Kerzen. An demselben Turm ist ein auf 13 Meilen sichtbares Hilfslicht angebracht, das rote und grüne Scheiben zeigt. Der alte Leuchtturm soll sofort abgebrochen werden bis auf den unteren Teil, der zu Wohnräumen für die Bedienungsmannschaft und andere damit zusammenhängende Zwecke ausgebaut werden soll.

Aus Buenos Ayres wird uns geschrieben:

»Am 15. April wird das auf **Cap Virgen** (52° 21' S 68° 21' W) **neuerbaute Feuer** dem Gebrauch übergeben. Der Apparat ist 3. Ordnung, großes Modell, Brennweite 0.50 m, besteht aus 2 großen Linsen von jeder 180° und 7 dioptrischen und 13 interdioptrischen Elementen. Die Lampe ist System incondencentes Petroleumgas. Das Feuer ist: jede 5 Sekunden ein weißer Blitz; geographische Sichtweite 21 sm, optische 39 sm bei gewöhnlichem Wetter. Der Turm, grau angestrichen, ist aus Stahlrohren gebaut, 20 m hoch und hat durch die Combination der verschiedenen Rohre und deren Befestigungen untereinander, die Form einer Pyramide, an deren Küste die

Winterwohnung liegt. In einiger Entfernung davon sind einige Schuppen. Das Feuer steht 65 m über dem Meere, aber etwa 200 m unter dem Kopfe des Höhenzuges.«

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 11. April. Als Mitglieder wurden die Herren Direktor F. Plass, W. Winter und D. W. Wagner aufgenommen. Unter den Eingängen kommt eine Eingabe zur Sprache, die einer hiesigen Behörde von einem Mitgliede eingereicht und in der das Ersuchen ausgesprochen ist, die Lage der Arme des Flutmessers bei Brunshausen zu ändern, ebenso wird die Errichtung eines Flutmessers bei Krautsand für erwünscht gehalten. Der Verein wird in nächster Sitzung eingehend zu diesen Vorschlägen Stellung nehmen. — Von der Entsendung eines Delegierten nach Lissabon zum Kongresse (23. Mai) des Internationalen Seevereins wird abgesehen. — Am 30. April soll der seit einigen Jahren übliche Schlußkommers abgehalten werden, zu dessen Vorbereitung die Herren Elson, Gröschner und Struck gewählt werden. — Besprochen wird sodann der Mangel eines Signals zur Verständigung von Schiffen, die aus einem Querhafen auslaufen, mit solchen, die die Elbe aufkommen. Auch mit dieser Angelegenheit wird sich der Verein, und zwar am 25. April, beschäftigen. — Hierauf wurde ein Bericht über die letzte Sitzung des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere zur Kenntnis der Versammlung gebracht, nach welchem der zurzeit der Bürgerschaft vorliegende Senatsantrag*) betr. Bewilligung einer jährlichen Unterstützung des Hamburgischen Vereins »Seefahrt« als Beihülfe für die an die hiesigen Segelschiffsreedereien zu zahlenden Vergütungen für die Einstellung von Decksjungen, zum Gegenstand einer abfälligen Kritik gemacht worden ist. Der vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere zum Ausdruck gebrachte Standpunkt rief allgemeine Verwunderung und eine widerspruchslose energische Zurückweisung hervor. Wenn es an sich schon auffällig sei, daß ein den Interessen deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere dienender Verein, der seinen Sitz in Hamburg hat und dessen Mitglieder zum großen Teile beruflich mit den Interessen der Hamburger Schiffahrt verknüpft sind, einem Unternehmen Schwierigkeiten zu machen sucht, welches sich das Ziel steckt, für einen tüchtigen seemännischen Nachwuchs unserer Handelsflotte zu sorgen, so wurde der Standpunkt um so mehr bedauert, da derselbe auf der falschen Voraussetzung beruhe, daß für die auf Kosten des Vereins an Bord von Segelschiffen eingestellten jungen Leute keinerlei Gewähr für zweckentsprechende Tätigkeit und seemännische Anleitung geschaffen sei. Gegenüber dieser unrichtigen Darstellung wurde zunächst darauf hingewiesen, daß die gegen Vergütung angenommenen Jungen ausnahmslos als Decksjungen eingestellt würden und außerdem sorge der Verein Seefahrt für die sachgemäße Anleitung dieser Decksjungen dadurch, daß er dem Kapitän für die Überwachung der seemännischen Ausbildung eine bestimmte Gratifikation zubillige; zu dem Pflichtgefühl unserer Kapitäne dürfe man getrost das Vertrauen hegen, daß sie die ihnen übergebenen Decksjungen in der richtigen Weise für ihren Beruf vorbilden würden. In der sich an diese Darlegungen knüpfenden sehr lebhaft geführten Diskussion fand das Vorgehen des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere, als mit den Interessen der Hamburger Schiffahrt nicht vereinbar, uneingeschränkt Verurteilung. Da ein Beschluß in dieser Sache nicht gefaßt werden konnte, weil der Gegenstand nicht auf der Tagesordnung stand, gaben die Mitglieder nur ihrem tiefen Bedauern über diese Verletzung hamburgischer Interessen Ausdruck.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 7. April abgehaltenen Versammlung wurden 24 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Die Strandung eines Dampfers hatte ein Vorkommnis gezeitigt, welches der Versammlung die Frage vorlegte, ob ein Schiffsoffizier unter allen Umständen bei den Voraussetzungen des § 69 der Seemannsordnung auf die Auszahlung des ihm zustehenden halben Gehaltes für die Dauer der Zurückbeförderung bestehen solle. Der erwähnte Dampfer war während der Wache des 1. Offiziers gestrandet und dann kondemniert worden (§ 69 der S.-O.). Nach Zurückbeförderung der Besatzung erhielt die Mannschaft die ihr zustehende halbe Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung ausgezahlt (§ 69 u. 73 der S.-O.). Obgleich ihm diese nicht ausgezahlt wurde, erhob der I. Offizier doch keinen Anspruch darauf bei der Reederei, da ihm eine Belassung im Dienste der Reederei in Aussicht gestellt wurde, vorausgesetzt, daß das Seeamt zu seinen Gunsten über die Strandung des Damfers sprechen werde. Nachdem diese Voraussetzung eingetroffen war, erklärt die Reederei dem Schiffsoffizier auf seine Anfrage, daß er entlassen sei, worauf dieser — zunächst ohne Erfolg — Anspruch auf die Auszahlung der ihm zustehenden halben Heuer erhob. — Der Vorsitzende äußerte sich hierauf sehr günstig über das Ergebnis der Schlußbesichtigung des Schulschiffes »Großherzogin Elisabeth«. — Im Anschlusse hieran wurde der Umstand erwähnt, daß der Verein »Seefahrt« in Hamburg große Summen an Reedereien ausgebe, um diese zu bewegen, junge Leute, welche noch nicht gefahren haben, als Schiffsjungen an Bord einzustellen. Dies sei bedauerlich, da der Zweck dieser Zahlung an eine Reederei nicht ersichtlich sei, welche für eine der an sie ausgezahlten Summe entsprechende Gegenleistung, sei es Ausbildung oder sonst etwas, keine Garantie gewähre. Es sei zu hoffen, daß die vom Verein »Seefahrt« von dem Hamburger Staate erbetene Subvention von 5000 *M* jährlich nicht bewilligt werde, es sei denn, daß solche Reedereien, welchen das Geld in zweiter Linie wieder zufließe, ähnlich dem Schulschiffe des Schulschiffsvereins sich verpflichten, dem an Bord eingekauften Jungen durch sachgemäße Anweisung eine Grundlage zu verschaffen, welche für einen brauchbaren Matrosen notwendig ist.

*) Hat am 13. d. M. die Billigung der Bürgerschaft gefunden.

Die finanzielle Lage der **Mutual Life Insurance Company of New York** ist neuerdings auf deren eigenen Antrag durch das New Yorker Staats-Versicherungsamt geprüft worden. Die Revisionsarbeit selbst stand unter der unmittelbaren Leitung des Chief Examiner des dortigen Aufsichtsamtes, Isaac Vanderpoel, und vollzog sich so glatt und in solcher Vollkommenheit, daß dieser Beamte sein Endurteil dahin abgab: »Die eben beendete Revision hat die ganze Zeit der revidierenden Kräfte des Versicherungsamtes seit dem 2. Januar d. J. in Anspruch genommen und während dieser fast 9 monatlichen Periode sind alle Details der Geschäfte der Anstalt einer genauen Untersuchung unterzogen worden. Durch die Beamten der Gesellschaft und die verschiedenen Abteilungschefs wurde jede nur mögliche Erleichterung gewährt, um diese Aufgabe zu vollenden, während sie materiell durch die ausgezeichnete Methode der Gesellschaft in der Behandlung von Abrechnungen sowie der Buchhaltung, die sich auf ursprüngliche oder abschließende Einträge bezieht, gefördert wurde.« Es wurde amtlich festgestellt, daß die Anstalt in der Zeit vom 1. Januar 1898 bis 1. Januar 1903 an die Versicherten $ 135 271 886.74 ausgezahlt, in derselben Zeit an Prämien mehr als 242 000 000 $ einkassiert und an Zinsen, Mieten und Gewinnen über $ 70 000 000 vereinnahmt hatte. Die Nettoaktiva am 31. Dezember 1897 ergaben nach der vorausgegangenen Feststellung 236 630 175.78 $ und die gesamten Einnahmen von 1897 bis 1903 betrugen 550 039 012.98 $, worunter sich an neuen Prämien 52 257 881.72 $ und an erneuerten Prämien 175 031 892.62 $ befanden. Am 31. Dezember 1902 stellten sich die Netto-Aktiva auf 350 146 965.83 $ und die gesamten Aktiva auf 382 432 681.30 $.

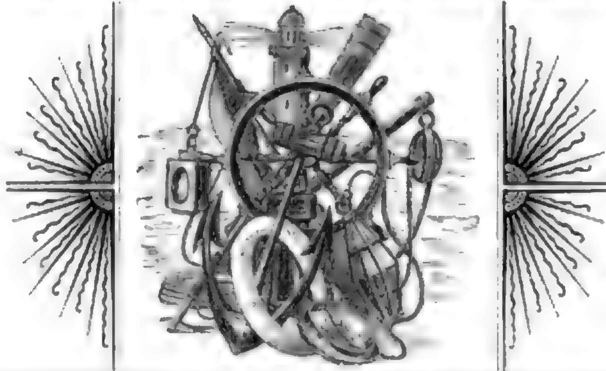
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Lichterführung vor ihren Ketten treibender Dampfer.

Hierzu schreibt ein Mitglied aus Hamburg:

Um zu bestimmen, welche Lichter vor den Ketten treibende Dampfer zu führen haben, ist es notwendig, die Umstände zu beleuchten, unter welchen sie treiben.

Man legt einen Dampfer ohne Anker nur vor Ketten, wenn man ihn infolge von schwerem Wetter (Wind und Seegang) nicht mehr vorwärtsbringen kann und zwar meistens, um die einmal erreichte Position zu halten, dann um Kohlen zu sparen, und damit verbunden ist ferner, daß solch ein Schiff mit dem Kopf gegen Wind und Seegang gehalten wird, man also ein ruhiger liegendes Schiff unter den Füßen hat.

Notwendig ist, daß die Wassertiefe nicht allzu groß ist. Sand und Schlickgrund, in welchen sich die Ketten einbetten können, sind die besten Ankerplätze für solches Manöver, noch bei 25—30 Faden Wassertiefe wird ein gewöhnlicher Dampfer, wenn keine gegen Wind und Seegang laufende Strömung herrscht, bei schwerstem Wetter ruhig gegen die See mit dem Bug anliegen bleiben.

Von einem Rückwärtstreiben solchen Schiffes ist kaum zu reden, nach meiner durch Grundloggen gemachten Erfahrung hat dasselbe bei den von mir geführten Dampfern kaum 1 Sm. in 24 Stunden ergeben. Bei gutem Grunde ist kaum von einem Treiben die Rede, man kann einen Ballast-Dampfer ebensogut wie einen beladenen Dampfer vor Ketten legen, beide halten sich bei schwerstem Wetter unter obigen Umständen gut; das Manöver wird am meisten von in Ballast befindlichen Dampfern mit Erfolg ausgeführt.

Für einen so verankerten Dampfer halte ich es dem Gesetz nach für richtig, wenn er bei Nacht die für ankernde Schiffe vorgeschriebenen Lichter führt; auch aus praktischen Gründen läßt sich diese Lichterführung befürworten.

Zwei rote Laternen zu führen, halte ich dem Gesetz gemäß für nicht richtig, da dieselben nur für »infolge eines Unfalles manövrierunfähig gewordener Schiffe« vorgeschrieben sind.

Ein aus obigen Gründen vor den Ketten liegender Dampfer ist keinenfalls manövrierunfähig, im Gegenteil, bei demselben ist alles in bester Ordnung, seine Maschine erlaubt ihm, mit etwaiger Zuhilfenahme seines Ankerspilles einer ihm drohenden Kollision noch im letzten Moment seitlich oder nach vorwärts auszuweichen, von einer gänzlichen Manövrierunfähigkeit infolge eines Unfalles kann hier keine Rede sein, und dürften die nach § 4 d. Kaiserl. Verordnung für solche Fahrzeuge vorgeschriebenen roten Lichter hier keinenfalls am Platze sein, wohl aber die für zu Anker liegende Fahrzeuge vorgeschriebenen weißen Ankerlaternen.

Aus praktischen Gründen ist gegen die Führung von 2 roten Laternen einzuwenden, daß schweres Wetter gewöhnlich von Regen, Schnee und unsichtiger Luft begleitet ist, und daß es im Interesse der Schiffahrt liegt, draußen mitten in See verankert liegende Dampfer (da man solche Dampfer dort nicht verankert liegend erwartet) um Kollision zu vermeiden bei Nacht durch helle Lichter schon von weitem kenntlich zu machen. So gut rote Laternen auch sein mögen, die weißen hellbrennenden Ankerlaternen werden stets weiter gesehen werden. Sie werden unter allen Umständen früher in die Augen fallen, und daß dadurch schon ein großer Vorteil erreicht wird, bedarf keines weiteren Beweises.

Wenn nun von anderer Seite auch gegen mich vielfach die Einwendung gemacht worden ist, daß man trotz ausgesteckter Kette auf etwa 15—20 Faden Wassertiefe stets quer in der See liegend stark nach Lee abgetrieben sei, so habe ich auf weitere Nachfrage noch immer erfahren, daß der betreffende Dampfer entweder nur eine Kette ausgehabt hat, oder von beiden Ketten nur einen Teil, etwa 45 oder 60 Faden. Es ist auch erklärlich, daß die geringen davon auf dem Sande liegenden Ketten nicht genügen, um ein Schiff in der Position zu halten, und als Notwendigkeit für den Erfolg solchen Manövers bleibt immer das Ausstecken der ganzen an Bord befindlichen Ankerketten bis auf den Tamp.

Schiffe, welche mit wenig Ketten aus, dwarssees liegen und starke Abtrift nach Lee haben, ein meiner Ansicht nach ziemlich zweckloses Manöver, können auch nicht wie oben als ein vor Anker liegendes Schiff betrachtet werden. Es muß der Führer eines solchen Schiffes selbst bestimmen können, welche Lichter er zu führen hat, je nachdem er entweder auf See ohne Abtrifft liegt oder dwarssees mit großer Abtrifft treibt. Eins schickt sich hier nicht für alle, und es sollte dem Urteil eines jeden Schiffsführers überlassen bleiben, selbst zu bestimmen, welche Lichter er dem Gesetz nach zu führen hat; bestimmte Vorschriften werden sich hier kaum aufstellen lassen.

* * *

Dampfer, welche Patentanker haben, deren Stock in die Klüsen hineingehievt wird, lassen sich leicht mit 2 Klüsen in der Aufklotzung auf der Back versehen, welche in grader Linie mit den Ankerklüsen stehen müssen, durch die dann die Ketten ausgesteckt werden können. Solche Klüsen sind auch von Notwendigkeit falls das Schiff, was ja in der kleinen Fahrt des Öfteren geschieht mit der Ankerkette an eine Boje vermoort werden muß. Jeder Dampfer sollte daher mit solchen Klüsen vom Bau aus versehen werden.

M.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit verhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 17. — Hamburg, den 23. April. — 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Über die Berechnung von Besteckversetzungen.

Unter diesem Titel wendet sich in einer längeren Abhandlung*) die Deutsche Seewarte gegen den unter Dampferführern üblichen Brauch: in den Journalen beim Aufmachen des gegißten Bestecks Stromschätzungen zu verwerten. Die Kapitäne bringen bei der Koppelung Strömungen in Anrechnung, deren jeweiliges Vorhandensein sie unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windverhältnisse glauben auf Grund früherer Beobachtungen annehmen zu können. Je schärfer der Beobachter, je länger die Erfahrungen, umso geringer die Besteckversetzung. Der Brauch wird geübt, um, unabhängig von astronomischen Beobachtungen, ein möglichst richtiges Besteck zu erhalten. Er ist zweckentsprechend, weil der Kapitän, sollten Observationen mehrere Tage hindurch nicht vorgenommen werden können, anders völlig im Unklaren über die Position seines Schiffes leben würde. Nun wünscht die Seewarte selbstverständlich nicht ein Aufgeben dieser bewährten Praxis, aber sie fordert, daß die auf Erfahrungen beruhenden Stromschätzungen bei Journaleintragungen unberücksichtigt gelassen werden. Mit anderen Worten: daß zu Mittag bei der Aufmachung des Bestecks durch Koppelung nur der rechtweisende Kurs durch das Wasser, also der durch Mißweisung und örtliche Ablenkung (event. auch durch Abtrift) verbesserte Kompaßkurs für das meteorologische Journal der Seewarte verwandt werde. Um nun nicht einer offiziellen doppelten Journalführung — der vorgeschriebenen und der freiwilligen für die Seewarte — das Wort reden zu müssen, gibt die Seewarte »ferner der Überzeugung Ausdruck, daß auch die Reederei in dem amtlichen Schiffsjournal nur das zu finden wünscht, was vergleichsweise gut verbürgt ist, nicht was gemutmaßt ist, und deshalb sollte auch im amtlichen Journal lediglich dieser »Kurs durch das Wasser« benutzt werden«.

Daß die Seewarte, um ihrer dringenden Bitte — wie sie diesen an die Kapitäne gerichteten Wunsch nennt — Nachdruck zu geben, an die Reeder appelliert, sowie, daß sie die ganze Angelegenheit gleich an die Öffentlichkeit bringt, ohne vorher etwa durch Rundschreiben an ihre »Mitarbeiter« zur See auf diese eingewirkt zu haben, tut uns aufrichtig leid. Ja, wir bedauern diesen Schritt, weil er befürchten läßt, daß das gute grade in letzter Zeit gefestigte Einvernehmen beeinträchtigt werden könnte, wie es zwischen der Seewarte und ihren Mitarbeitern besteht und wie es ja auch vorhanden sein muß, soll etwas Gedeihliches aus einem solchen Zusammenarbeiten entstehen. Fehlt es an dieser Vorbedingung, dann werden der von den mit Schreibereien stark überbürdeten Kapitänen und Schiffsoffizieren geleisteten

*) Heft IV Annalen der Hydrographie. S. 145/147.

Arbeit, weil sie nicht aus innerem Drang hervorgeht, nur zu leicht die Mängel des Schablonenmäßigen anhaften. Und damit wäre der Zweck, den die Seewarte mit ihrer Forderung verfolgt, ebensowenig erfüllt, wie wenn die Kapitäne, als Antwort auf die ihnen gewordene öffentliche Zurechtweisung, ihre doch völlig freiwillige Berichterstattung an die Seewarte einstellen würden. Weder das Eine noch das Andere ist so wenig im nationalen Interesse wie mit Rücksicht auf unsere Schiffahrt herbeizuwünschen. Deshalb wollen wir der Anregung der Seewarte näher treten. Daß sie, die die Stromschätzungen aus den Journaleintragungen entfernen will, andererseits diesem Hilfsmittel für die praktische Navigation erheblichen Wert beimißt, geht aus folgender Äußerung hervor:

»In Gegenden, wo man mit großer Wahrscheinlichkeit auf bestimmte Versetzungsrichtungen rechnet, lege man den Kurs gleich von vorneherein etwas höher an, rechne aber auch nur mit diesem höheren Kurs und nicht etwa mit dem gemutmaßten Weg über den Grund bei der Aufmachung des Mittagsortes. Will man oder muß man in solchen Fällen dann auch außerhalb der Mittagsposition ohne astronomische Ortsbestimmung den Schiffsort in der Karte nach bestem Wissen und nach Erfahrung festlegen, so ist es ja selbstverständlich, daß der gemutmaßte Strom in der Karte berücksichtigt wird, und daß man sich auf diese Weise ein Bild von dem vermutlichen Schiffsort macht: aber in die mittägliche Logrechnung gehört eine solche Größe, für die nur subjektive, auf persönlich verschiedener Erfahrung beruhende Schätzungen maßgebend sind, nicht hinein.«

Soll somit den Wünschen der Seewarte entsprochen werden, dann sind zwei von einander unabhängige Logrechnungen vorzunehmen. Die eine (doppelt) für die Journale. Sie soll in einer Aufmachung der Seewarte die Darstellung der Strömungsverhältnisse erleichtern und in der anderen einen offiziellen Beleg für die Navigierung darstellen. Die zweite Logrechnung, die ohne astronomische Beobachtungen allein für die Navigation maßgebend sein kann, soll Privatsache des Navigateurs bleiben. — Wie stellen sich die Reeder und Kapitäne zu dieser Anregung? Eine Aussprache, zu der wir die »Hansa« gerne zur Verfügung stellen, scheint wünschenswert. Bei der Abgabe eines Urteils darf nicht außer Acht gelassen werden, daß der Wunsch der Seewarte, soweit er sich auf die meteorologischen Journale bezieht, seinem Sinne nach begreiflich ist und daher mit völliger Unbefangenheit zu prüfen sein wird.

• • •

Der Seetüchtigkeit deutscher Auswandererschiffe wird in den kürzlich veröffentlichten Berichten der Reichskommissare über das Auswandererwesen uneingeschränkt Anerkennung gezollt. Was die deutschen Passagier-Reedereien für Anstrengungen machen, um die Sicherheit auf ihren Schiffen zu gewährleisten und zu erhöhen, soweit es überhaupt in menschlichem Vermögen liegt, das erfährt man durch diese von unabhängigen sachkundigen Männern verfaßten Berichte. Ein Zeugnis aus ihrem Munde ist deshalb besonders wertvoll und verdient, weniger in unserem Leserkreise, als vielmehr in der binnenländischen Bevölkerung weiteste Verbreitung. Der Binnenländer, der diese Berichte mit Aufmerksamkeit liest und der bei der Feststellung, »daß keine Seeunfälle auf Passagierdampfern im letzten Jahre geschehen sind«, einen Augenblick im Nachdenken verweilt, er wird sich der Einsicht kaum verschließen können, daß man mit weit größerer Gewähr für seine Sicherheit auf unseren transatlantischen Passagierbooten als auf Eisenbahnen fährt. Diese Erkenntnis enthält zwar nichts Neues, aber es schadet jedenfalls nicht, wenn sie sich einem immer größeren Publikum von Neuem aufdrängt. Neben manchen Einzelheiten, auf die wegen Platzmangel hier leider nicht eingegangen werden kann, heben wir noch hervor, daß die amerikanischen Einwanderungsbehörden in zahlreichen Fällen Emigranten am Landen gehindert und sie wieder zurückgeschickt haben, weil sie den Ansprüchen der dortigen Gesetze nicht genügten. Diese für die Reedereien natürlich mit erheblichen Unkosten verbundenen Maßnahmen müssen umso unangenehmer empfunden werden, als in den Ausreisehäfen Hamburg und Bremen eine sehr strenge Sichtung unter den zur Auswanderung Bereiten vorgenommen wird. So hatte die Hamburg-Amerika Linie nicht weniger als 1187 Personen, die sich bei den durch sie veranlaßten ärztlichen Untersuchungen als kränklich erwiesen hatten, von der Beförderung von vorneherein ausgeschlossen. In gleicher Weise sind auch durch den Norddeutschen Lloyd vor der Einschiffung der Auswanderer sorgfältige Untersuchungen über ihren körperlichen Zustand vorgenommen worden und trotzdem wurde 1832 Personen das Verweilen in den Ver. Staaten verwehrt. Sie mußten ohne Vergütung von den beiden Reedereien wieder nach Deutschland zurückbefördert werden. Die meisten unfreiwilligen Rückwanderer trugen selbst die Schuld an ihrem Schicksal, da sie bei der Anmeldung zur Überfahrt unrichtige Angaben über ihre Verhältnisse gemacht haben. — Zwei Stellen aus den Berichten der Reichskommissare mögen zum Schluß noch Erwähnung finden. Die eine bezieht sich auf die Bestrebungen der Hamburg-Amerika Linie zur Heranbildung tüchtiger Bootsmannschaften. Der Bericht äußert sich hierzu:

»Gestatteten es die Verhältnisse, so wurden Boote zu Wasser gelassen und Ruderübungen abgehalten. Hierzu wurden hauptsächlich die nicht ruderkundigen Personen wie Stewards, Heizer, Kohlenzieher usw. herangezogen. Sobald eine Bootsbesatzung im Rudern ausgebildet war, wurde eine neue Besatzung ausgebildet. Auf diese Weise ist es gelungen, den größten Teil des nicht seemännischen Personals soweit auszubilden, daß z. B. auf den Schiffen der Hamburg-

Amerika Linie über 90 pCt. der Besatzung vollständig mit dem Bootsdienst vertraut ist. Auch in diesem Jahre sind bei der Hamburg-Amerika Linie wieder mehrere Fällen vorgekommen, in denen über Bord gefallene Personen durch die getroffenen Rettungsmaßnahmen und das schnelle Zuwasserlassen der Rettungsboote in außerordentlich kurzer Zeit gerettet werden konnten.«

Die andere Stelle, die wir erwähnen wollen, gibt über Feststellungen Aufschluß, die der Reichskommissar auf Schiffen des Norddeutschen Lloyd über die Brauchbarkeit des Personals gemacht hat. Es heißt dort:

»Bei jeder Schiffsbesichtigung wurde zunächst festgestellt, welcher Wechsel des Personals stattgefunden hatte und wieweit die neuen Leute etwa schon auf Lloyd- oder anderen Schiffen vorgebildet waren. Hierbei ergab sich, daß von Bremerhaven aus expediert wurden 251 Dampfer mit 43 961 Mann Besatzung. Ausgewechselt sind 15 953 Mann, also 36,28 pCt. Davon haben auf Lloyddampfern gefahren 12 868 Mann, also 29,27 pCt., auf anderen Dampfern und Segelschiffen 214 Mann, also 0,48 pCt., nicht gefahren haben 2871 Mann, also 6,53 pCt. Da die nichtbefahrenen Leute in der Hauptsache aus Kohlenziehern, Stewards und Schiffsjungen bestanden, welche für die Bedienung der Sicherheitseinrichtungen an Bord weniger in Betracht kamen, so erhellt, daß jedes Schiff mit einer gut vorgebildeten Besatzung in See ging. Die Ausbildung des ältesten Jahrganges der auf den Schulschiffen des Norddeutschen Lloyd erzogenen Kadetten ist nunmehr soweit beendet, daß dieselben als vierte Offiziere eingestellt werden können.«

* * *

Über zweckmäßiges Einschäkeln der Ankerkette

schreibt uns aus Lissabon vom 6. April Herr Kapt. E. J. Ketels, D. »Sao Paulo«:

In Nr. 1 dieses Jahres wird in »Über Verhütungsmaßregeln gegen Bruch der Ankerketten«, unterzeichnet H. M.—B. aus Bremen, empfohlen, den 15 Fadenschäkel der Ankerkette mit der Bucht nach oben einzuschäkeln; ein Verfahren, wovor ich nicht dringend genug warnen kann. Liegt außenbords die Bucht nach oben, so ist sie innenbords im Kettenkasten und durch die Klüsen der verschiedenen Decks nach unten gerichtet und das breite Ende, welches dann nach oben zeigt, ist beim Vorankergehn äußerst leicht zum Haken geneigt. Hier ein Fall der eigenen Erfahrung: Auf einem neuen Dampfer war der Anker (»Stockloser Anker) mit 15 Faden Kette abgeschäkelt worden, um die Ankerkette zum Vertäuen zu benutzen. Beim Wiedereinschäkeln war durch Versehen der Schäkel mit der Bucht nach oben eingesteckt worden. Als sich beim fünften Ankermanöver — viermal war es gut gegangen — die Kette nicht stecken lassen wollte, sollte sie herausgehievt werden. Kaum, daß dafür Dampf angesetzt war, waren Anker und 15 Faden Kette verloren, und wir, die das Manöver Ausführenden, hatten wohl Veranlassung unserm Gott zu danken, daß bei diesem Unfall kein Menschenleben verunglückt ist. Der offengebogene Schäkel lag im Kettenkasten in dem ersten Glied der zweiten 15 Faden: er war also eingesteckt mit der Bucht nach oben, wie von H. M.—B. empfohlen wurde. Offen bleibt die Frage, ob der Schäkel tatsächlich nachhaltig an den Überlappungen der Außenbordplatten haken kann, und falls dieses möglich, ob dann unter gewissen Umständen nicht ebenso gut beim Fallenlassen des Ankers als bei seinem Einhieven. Finden durch Befolgung des von in Nr. 1 Empfohlenen Unfälle statt, dann würden Seeamt und vielleicht noch andere Behörden immer aussprechen müssen, daß gegen Seemannsbrauch verfahren sei. Auch aus diesem Grunde sei nochmals dringend davor gewarnt, den Schäckel so einzusetzen, daß er außenbords nach oben zeigt.

* * *

Wirksamer Schutz vor »Crimps«.

Im Interesse der namentlich von weiteren Reisen in London ankommenden deutschen Seeleute hat das dortige deutsche Generalkonsulat auf Veranlassung des Handelsamtes den deutschen Schiffsführern nachstehende Notiz zukommen lassen: Seeleute, namentlich wenn sie von weiteren Seereisen hier ankommen, sind hier in besonderem Maße der Gefahr ausgesetzt, durch gewissenlose Händler und deren Helfershelfer ausgebeutet zu werden, die es verstehen, ihnen für minderwertige Waren oder für andere unreelle Zwecke ihre Heuerersparnisse abzulocken, ehe sie Gelegenheit haben, diese in die Heimat zu schicken. Die britischen Behörden sind darauf bedacht, die Seeleute hiergegen dadurch zu schützen, daß sie solchen ihnen in der Regel als fragwürdig bekannten Personen, sogenannten »Crimps«, den Aufenthalt an Bord des Schiffes untersagen und sie im Widersetzungsfalle zur Bestrafung durch die englischen Gerichte bringen. Dieser Schutz ist auch den Mannschaften deutscher Schiffe im Einvernehmen mit der deutschen Regierung gesichert. Um die sog. »Crimps« von Bord weisen zu können, bedürfen die britischen Beamten jedoch der Zustimmung des Schiffsführers. Die Schiffsführer der nach dem hiesigen Hafen kommenden deutschen Handelsschiffe werden somit dringend aufgefordert, im Interesse ihrer Schiffsmannschaft, den in Rede stehenden Personen den Aufenthalt auf dem Schiffe nicht zu gestatten und die britischen Beamten tatkräftigst zu unterstützen, wenn diese solche ihnen als fragwürdig bekannte oder verdächtige Personen von Bord zu weisen und zur Bestrafung zu bringen bemüht sind.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

8) Umfang der Rechte des Empfängers aus dem Konossement.

Eine von Spanien nach Hamburg verschiffte Partie Apfelsinen war auf Deck verladen worden und infolgedessen auf der Reise durch Seewasser beschädigt. Im Konnossemente war über die Verladung auf Deck nichts vermerkt. Die auf das Konnossement gestützte Schadensklage des Empfängers wurde zugesprochen und die Einwendung des Reeders, daß sich nicht nur der Ablader, sondern auch der spanische Bankier, der die Ladung bevorschußt und von dem der Hamburger Empfänger das Konossement erworben hatte, mit der Verladung auf Deck einverstanden erklärt hätten und daß dem Kläger dies beim Erwerbe des Konossements bekannt gewesen wäre, für rechtlich unerheblich erklärt.

Die Rechte des Klägers als Konossementsempfängers können durch Vereinbarungen, die der Ablader oder die ein vom Kläger nicht bevollmächtigter Dritter mit dem Verfrachter getroffen hat, nicht beeinflußt werden, sofern sie nicht Aufnahme ins Konnossement gefunden haben. Das Konnossement ist für das Verhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter maßgebend (§ 651 H. G. B.). Allerdings wird durch die Ausstellung des Konnossements nicht ein abstraktes Schuldverhältnis geschaffen, vielmehr bleibt der Frachtvertrag die rechtliche Grundlage der Verpflichtung des Verfrachters. Aber durch das Konnossement wird der Inhalt dieser Verpflichtung in selbständiger und für die Rechte des Empfängers maßgeblicher Weise begrenzt. Insofern ist das Konnossement Skripturobligation. Die nicht darin aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages sind dem Empfänger gegenüber unwirksam. Hiernach ist die Vereinbarung über Deckverladung, die der Reeder mit dem Ablader getroffen haben will, da das Konnossement nichts darüber enthält, für den Kläger nicht maßgebend. Eine abweichende Beurteilung würde nur dann Platz zu greifen haben, wenn der Kläger, obwohl Besitzer des Konnossements, materiell nur als Vertreter des Abladers dessen Rechte geltend machte. Dies ist indes, wie feststeht, nicht der Fall.

Ebensowenig aber kann die Zustimmung des spanischen Bankiers gegenüber den Rechten des Klägers in Betracht kommen. Insbesondere ist die Ansicht abzulehnen, daß die Kenntnis des Klägers von dieser Zustimmung beim Erwerbe des Konnossements für den Reeder eine Einrede begründe. Durch das Indossament hat der Kläger die Rechte aus dem Konnossemente gegen den Reeder erworben, und zwar nicht die Rechte seines Vormannes, des Indossanten, als solche, sondern die Rechte aus der Urkunde. Die Rechte »aus dem indossierten Papiere« sind auf ihn übergegangen (§ 364 H. G. B.). Lediglich solche Einwendungen, die die Gültigkeit der Verpflichtungserklärung im Konnossemente betreffen, sich aus dem Inhalte der Urkunde ergeben oder die unmittelbar gegen den legitimierten Besitzer des Konnossements begründet sind, können gegenüber diesen Rechten geltend gemacht werden. Der Umstand, daß der Kläger beim Erwerbe des Konnossements vom Bestehen anderer Einwendungen Kenntnis hatte, ist unerheblich. Nur ein arglistiges Verhalten findet den Schutz des Gesetzes nicht. Zur Annahme eines solchen kann es jedoch nicht genügen, daß der legitimierte Inhaber des Konnossements zu der Zeit, als er die Rechte aus der Urkunde erwarb, davon unterrichtet war, daß dem Verpflichteten seinem Vormanne gegenüber Einwendungen zustehen, die ihm selbst nicht entgegengesetzt werden können. Zur Annahme eines arglistigen Verhaltens ist vielmehr erforderlich, daß die durch das Indossament bewirkte formale Legitimation gerade zu dem Zwecke benutzt wird, um dem Verpflichteten seine aus der Urkunde nicht ersichtlichen Einwendungen abzuschneiden und ihn dadurch zu benachteiligen. Der Kläger konnte jene angebliche Zustimmung des spanischen Bankiers, da er diesem hierzu keine Vollmacht erteilt hatte, unbeachtet lassen, weil das Konnossement nichts darüber enthielt. Er hatte, selbst wenn er über diese Zustimmung in Kenntnis gesetzt wurde, deshalb noch keine Veranlassung, das Konnossement zurückzuweisen, weil ihm bei dessen Einlösung nichts davon bekannt war, daß die Deckverladung zu Verlust und Beschädigung geführt hatte.

Urteil des I. Zivil-Senats vom 13. Februar in Sachen Suhr & Claßen contra Dickhut & Sohn. Rep. I. 411/03.

Zusammenstoß des Dampfers „August“ mit einer Marine-Barkasse.

(Kaiserliches Ober-Seeamt.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 23. November 1903 über den Seeunfall des Wellingdorfer Fährdampfers »August« hat das Kaiserl. Ober-Seeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß der *Spruch des Seeamts zu Flensburg vom 23. November 1903 aufzuheben*, die Sache zur nochmaligen Verhandlung und Entscheidung in die erste Instanz zurückzuverweisen und die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens außer Ansatz zu lassen.

An der Verhandlung nahmen teil: 1. als Vorsitzender: Geh. Ober-Reg.-Rat Werner, 2. als Beisitzer: Kapt. z. S. z. D. Herbig, Kapt. Schramm, Kapt. Blanke, Navigationslehrer Fesenfeld, Ober-Inspektor Pfeifer, Marine-Inspektor Fokkes. 3. als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause.

Das Urteil ist aus folgenden Gründen gefällt worden:

I. Das Protokoll über die Hauptverhandlung vor dem Seeamte lautet in dem hier in Betracht kommenden Teile folgendermaßen:

»Verhandelt Flensburg, den 23. November 1903.

In Sachen, betreffend den Zusammenstoß des Wellingdorfer Fährdampfers »August«, Kapt. Jeronimus, mit einer von dem Oberbootsmannsmaat Alboldt geführten Dampfbarkasse S. M. S. »Mecklenburg« am 13. September 1903, abends gegen 10 Uhr im Kieler Hafen, war auf heute Vormittag 11½ Uhr Termin zur seeamtlichen Verhandlung anberaumt.

Als Zeugen waren geladen und erschienen: 1) der Kapitän Jeronimus aus Wellingdorf, 2) der Decksmann Klopp aus Diedrichsdorf, 3) der Oberbootsmannsmaat Alboldt aus Kiel, 4) der Matrose Gehle aus Kiel und der Matrose Kleophas aus Kiel.

Die Beisitzer wurden auf den von ihnen bereits früher abgelegten Eid hingewiesen und erklärten darauf, daß sie sich durch diesen Eid auch für die heutige Verhandlung gebunden erachteten.

Nachdem der Vorsitzende eine Darstellung der bisher veranlaßten Ermittelungen gegeben hatte, wurden die Zeugen auf die Bedeutung des Eides und die Folgen des Meineids hingewiesen, worauf die unter 2, 4 und 5 aufgeführten Zeugen abtraten. Die sodann im Sitzungssaale verbliebenen Zeugen wurden vernommen, wie folgt:« (usw. usw.)

Als Beisitzer haben an der Verhandlung und Entscheidung des Seeamts teilgenommen drei aus der gemäß § 8 des Seeunfallgesetzes aufgestellten Liste vom Vorsitzenden gewählte Personen und gemäß § 11 des genannten Gesetzes eine der aktiven Marine angehörende Militärperson, nämlich der auf Ersuchen des Vorsitzenden von dem Kommando der Marinestation der Ostsee für die seeamtliche Verhandlung über den in Rede stehenden Seeunfall als Beisitzer kommandierte Kapitän zur See z. D. Galster. Da das Protokoll nicht erkennen läßt, ob der von den Beisitzern früher abgelegte Eid für die schwebende Untersuchung verbindlich war, ist das Seeamt um eine Mitteilung darüber ersucht worden, an welchem Tage die Beisitzer auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes, und zwar Galster für die in Betracht kommende Untersuchung, die übrigen Beisitzer für das Jahr 1903 beeidigt worden sind. Die Auskunft des Seeamts ist dahin ergangen: »Der Hafenkapitän, Kapitän zur See z. D. Galster ist nicht für die in Betracht kommende Untersuchung, die übrigen Beisitzer sind nicht für das Jahr 1903 beeidigt worden. Nach diesseitiger Auffassung wird der Vorschrift des § 9 des Seeunfallgesetzes genügt, wenn, wie geschehen, die Beisitzer auf den früher geleisteten Eid hingewiesen werden und dann erklären, daß sie sich für die vorliegende Sache durch den bereits geleisteten Eid gebunden erachten.«

Wie das Protokoll über die Hauptverhandlung vor dem Seeamt in Verbindung mit der oben wiedergegebenen ergänzenden Auskunft erkennen läßt, leidet das seeamtliche Verfahren wiederum an verschiedenen, bereits in der Entscheidung des Ober-Seeamts vom 28. April 1903 über den Seeunfall des Dampfers »Podbielski« von Kiel gerügten Mängeln. *Entgegen der durch diese Entscheidung dem Seeamte bekannt gewordenen Rechtsauffassung des Ober-Seeamts ist*

1) ein gemäß § 11 des Seeunfallgesetzes gewählter Beisitzer nicht für die in Betracht kommende Untersuchung und keiner der drei übrigen, aus der Liste (§ 8) gewählten Beisitzer für das Jahr 1903 beeidigt worden;

2) die von dem Vorsitzenden gemäß § 21 Abs. 2 des Seeunfallgesetzes gegebene Darstellung der veranlaßten Ermittelungen in Gegenwart sämtlicher zur Hauptverhandlung erschienenen Zeugen gegeben worden, und zwar auch derjenigen, die keinen Anspruch darauf hatten, der ganzen Hauptverhandlung von Anbeginn an beizuwohnen;

3) der Oberbootsmannsmaat Alboldt, obwohl er nicht zu den gemäß § 22 des Seeunfallgesetzes an dem seeamtlichen Verfahren beteiligten Personen gehörte, zu der Hauptverhandlung während ihrer ganzen Dauer zugelassen worden.

Es kann dahin gestellt bleiben, ob und welchen Einfluß die unter 2) und 3) hervorgehobenen Abweichungen von einem ordnungsmäßigen Verfahren auf den Spruch des Seeamts gehabt haben; jedenfalls beruht dieser Spruch insofern auf einer Verletzung des Gesetzes, als das Seeamt nach dem unter 1) gesagten nicht vorschriftsmäßig besetzt war.

Im Falle »Podbielski« hatte das Ober-Seeamt von der Aufhebung des Spruches und der Zurückverweisung der Sache in die erste Instanz abgesehen, da die Umstände des Falles es nicht erforderten. Der gegenwärtige Fall liegt um deswillen anders, weil dem Seeamt aus den Gründen der Entscheidung des Ober-Seeamts vom 28. April 1903 *bekannt sein mußte*, daß es mangels einer rechtswirksamen Beeidigung der Beisitzer unvorschriftsmäßig besetzt war, und weil es darüber nicht in Zweifel sein konnte, daß das Verfahren vor einem unvorschriftsmäßig besetzten Seeamte von vornherein nichtig war. Im Hinblick auf diese Nichtbeachtung einer oberinstanzlichen Entscheidung hat das *Ober-Seeamt* für geboten erachtet, durch Zurückverweisung der Sache in die erste Instanz *mit größerem Nachdrucke darauf hinzuwirken, daß das Seeamt zu Flensburg davon absteht, nichtige Sprüche zu fällen.*

II. Das erstinstanzliche Verfahren ist noch aus einem anderen Grunde nichtig. Gemäß § 19 des Seeunfallgesetzes finden, soweit dieses Gesetz nicht abweichende Bestimmungen enthält, auf das Verfahren die Bestimmungen des Gerichtsverfassungsgesetzes Titel 15 und 16 und der Strafprozeßordnung Buch 1, Abschnitt 3, 6 und 7 entsprechende Anwendung. Unter entsprechender Anwendung des im Buch 1, Abschnitt 3 enthaltenen, durch eine abweichende Bestimmung des Seeunfallgesetzes nicht beseitigten § 22 nr. 4 der Strafprozeßordnung ist ein Beisitzer von der Ausübung des Beisitzeramts kraft Gesetzes ausgeschlossen, wenn er in der Sache als Polizeibeamter tätig gewesen ist. Dieser Ausschließungsgrund trifft auf den Kapitän zur See z. D. Galster zu, der als Kaiserl. Hafenkapitän von Kiel am 17. September 1903 die bis dahin über den Seeunfall entstandenen Verhandlungen dem Kommando der Marinestation der Ostsee mit der Bitte um weitere Verfolgung vorgelegt hat. Nach der durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 26. Juni 1899 genehmigten Dienstanweisung für die Hafenkapitäne sind diese die Organe der Stationschefs für alle die Reichskriegshäfen im allgemeinen

sowie die Hafenpolizei derselben im besonderen betreffenden Angelegenheiten. Nachdem der Hafenkapitän in der den Seeunfall des Fährdampfers »August« betreffenden Sache als Hafenpolizeibeamter zur Erreichung der Zwecke des Seeunfallgesetzes mitgewirkt hatte, begründete seine Zuziehung als Beisitzer ohne weiteres die Nichtigkeit des seeamtlichen Verfahrens.

Der Vorsitzende des Seeamts wird sonach bei der erneuten Verhandlung des Seeunfalls davon absehen müssen, den Hafenkapitän Galster zum Beisitzer zu wählen; er wird aber auch darüber hinaus zu erwägen haben, ob der Fall überhaupt die Wahl einer der aktiven Marine angehörenden Militärperson zum Beisitzer rechtfertigt. Diese im § 11 des Seeunfallgesetzes dem Vorsitzenden des Seeamts eingeräumte Befugnis bildet eine Ausnahme von der Regel des § 9, wonach die vier Beisitzer aus der nach § 8 aufgestellten Liste für das Amt eines Beisitzers geeigneter Personen zu wählen sind. Der Ausnahmecharakter einer gesetzlichen Bestimmung bedingt das Festhalten an der gesetzlichen Regel, solange nicht die für die Zulassung der Ausnahme entscheidend gewesenen Gründe ein Abweichen von der Regel rechtfertigen. Bei der Einschaltung der in der Regierungsvorlage nicht enthaltenen Ausnahme des § 11 war nach dem Berichte der Reichstagskommission über den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Untersuchung von Seeunfällen, (Reichstags-Drucksache Nr. 95, 3. Legislatur-Periode, I. Session 1877) *entscheidend die Rücksicht, daß die Marineoffiziere in manchen, wenn auch nicht in allen Fällen, als ganz besonders qualifizierte Beisitzer zu betrachten sind.* Einschränkend weist indessen der Bericht darauf hin, daß *die Gefahr von Konflikten zwischen der Dienstpflicht und der Pflicht, als Beisitzer zu fungieren, nicht unberücksichtigt beiben* dürfe. Diese Gesichtspunkte müssen für den Vorsitzenden bei der Wahl eines der aktiven Marine angehörenden Beisitzers maßgebend sein. Nun ist schlechterdings nicht einzusehen, weshalb gerade ein Marineoffizier in dem vorliegenden, überaus einfachen Falle ganz besonders als Beisitzer qualifiziert sein sollte. Es gewinnt vielmehr den Anschein, als habe der Vorsitzende, wie auch schon in dem oben erwähnten, ganz gleichartigen Falle »Podbielski« die Zuziehung eines aktiven Marineoffiziers für angezeigt erachtet, weil bei dem Seeunfall ein Boot der Kaiserlichen Marine beschädigt worden ist. Dieser Umstand darf keinesfalls bestimmend dafür sein, von der Ausnahmebefugnis des § 11 Gebrauch zu machen; er nötigt im Gegenteil gerade zur Prüfung der Frage, ob nicht aus ihm dem für den Unfall verantwortlich gemachten Schiffer oder Schiffsoffizier Zweifel gegen die Unbefangenheit des als Beisitzer mitwirkenden Marineoffiziers entstehen können. Die Möglichkeit eines solchen Zweifels durch eine sachgemäße Wahl der Beisitzer von vornherein tunlichst auszuschließen, *ohne es erst auf einen Ablehnungsantrag des Reichskommissars oder des beteiligten Schiffers, Schiffsoffiziers ankommen zu lassen,* ist die Pflicht des Vorsitzenden; diese Pflicht bildet das notwendige Korrelat zu der dem seeamtlichen Verfahren eigentümlichen Bestimmung des § 9, welche die Zusammensetzung des Spruchkollegiums für jeden einzelnen Untersuchungsfall dem freien Ermessen des Vorsitzenden überläßt. Wie der Vorsitzende mit Recht vermeiden wird, ein Mitglied oder einen Angestellten der etwa an der Untersuchung interessierten Reederei zum Beisitzer zu wählen, damit nicht die — gleichviel ob berechtigte oder unberechtigte — Befürchtung in einem der Beteiligten entstehen kann, daß ein Beisitzer, sei es aus materiellen, aus dienstlichen oder aus anderen Gründen an dem Ausgange des Verfahrens irgendwelchen Anteil nehme, so muß der Vorsitzende nicht minder darauf bedacht sein, den Beteiligten die ungeschmälerte Überzeugung von der völligen Unbefangenheit sämtlicher an dem Seeamtsspruche Mitwirkenden auch dann zu wahren, wenn ein Fahrzeug der Kaiserlichen Marine durch den Seeunfall betroffen ist. Damit soll nicht gesagt sein, daß in jedem derartigen Falle jeder aktive Marineoffizier zur Mitwirkung als Beisitzer ungeeignet sei; der Vorsitzende hat vielmehr, ohne Rücksicht auf seine persönliche, übrigens vom Ober-Seeamte durchaus geteilte Überzeugung, daß jeder als Beisitzer zugezogene aktive Marineoffizier die Obliegenheiten seines Amtes nach bestem Wissen und Gewissen völlig unparteiisch zu erfüllen sich angelegen sein lassen wird, je nach Lage der einzelnen Sache pflichtgemäß zu ermessen, wie weit der Kreis derjenigen Marineoffiziere zu ziehen sei, bei denen der beteiligte Schiffer oder Schiffsoffizier Befangenheit befürchten könnte. In der vorliegenden Untersuchung würde im Hinblick darauf, daß das Kommando der Marinestation der Ostsee in einem auf die Einleitung des seeamtlichen Verfahrens hinwirkenden Schreiben vom 19. September 1903 *gegen* den Führer des »August« unter Hervorhebung der ihn belastenden Gesichtspunkte ausgesprochen hat, die Wahl eines diesem Kommando unterstehenden Offiziers zum Beisitzer jedenfalls geeignet sein, einen Ablehnungsantrag des Schiffers oder des Reichskommissars, zu dessen Pflichten das Eintreten für die berechtigten Interessen des beteiligten Schiffers gehört, zu stützen. Aber auch die Wahl eines dem genannten Kommando nicht unterstehenden aktiven Marineoffiziers zum Beisitzer für die erneute Verhandlung wird besser unterbleiben, da nach Lage der Sache überhaupt kein der Absicht des Gesetzes entsprechender Anlaß für die Mitwirkung eines aktiven Marineoffiziers bei der Spruchfindung gegeben ist.

Wegen der baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens war, wie geschehen, zu entscheiden, da die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt worden ist.

* * *

Anmerkung der Redaktion.

Dieser Spruch des Oberseeamts verdient mit Aufmerksamkeit gelesen zu werden, gibt er doch auf verschiedene Fragen, die auch hier früher bei der Erörterung über die Reformbedürftigkeit des Gesetzes vom 27. Juli 1877 besprochen worden sind, erschöpfende Antwort. Mit der Hauptursache, auf die die Zurückverweisung an das Flensburger Seeamt zurückzuführen ist, mit der Nichtbeeidigung des als Beisitzer tätig gewesenen Marineoffiziers, wollen wir uns im Hinblick auf unsere hier auf S. 149/150 gemachten Ausführungen nicht weiter beschäftigen. Wir könnten sie doch nur um die Bemerkung erweitern, daß das Seeamt auch von einer Beeidigung der übrigen laut § 8 ernannten Beisitzer während des ganzen Jahres 1903 Abstand genommen hatte. Aus § 8 des Gesetzes, wonach die Aufsichtsbehörde für jedes Seeamt »auf jedes Jahr voraus eine Liste für das Amt eines Beisitzers geeigneter Personen aufzustellen hat«, entnehmen wir aber, daß die Erneuerung zum Beisitzer jeweilig immer nur für die Dauer eines Jahres gilt, mithin auch die Beeidigung sich nur auf diese Zeit erstrecken darf.

Der weitgehendsten Beachtung empfehlen wir sodann die Stellungnahme des Oberseeamts zu der Auswahl und Verwendung von Marineoffizieren als Beisitzer eines Seeamts. Mit Recht hat das Oberseeamt von einer Wiederwahl des Hafenkapitäns abgeraten, nicht nur, weil er als Polizeibeamter in dem vorliegenden Seeunfall wirksam gewesen war und als solcher überhaupt nicht berufen werden konnte, sondern weil seine Stellung von vorneherein die Möglichkeit nahelegt, daß er vom Schiffsführer als befangen in seinem Urteil angesehen werden könnte. Ob die Annahme des Schiffers, im Hafenkapitän einen unparteiischen Richter nicht gehabt zu haben, bestanden hat und ob sie überhaupt berechtigt war, ist nebensächlich, aber es soll und muß jeder Anlaß vermieden werden, der zu solchen Gedanken führen kann. Im Zivil- und Strafprozeß sind analoge Verhältnisse, soweit es sich um die Ablehnung eines Richters wegen Befangenheit handelt. Ebensowenig wie ein aus solchem Grunde abgelehnter Richter annehmen würde, daß das Gericht, das Befangenheit festgestellt

hat, ihm die Befähigung absprechen wolle, »nach bestem Wissen und Gewissen Recht zu sprechen«, wird natürlich auch der Hafenkapitän in der Stellungnahme des Oberseeamts ein gegen seine Person gerichtetes Vorgehen erblicken, da das Oberseeamt doch nur die subjektive Auffassung des Schiffsführers im Auge gehabt haben kann.

Aufmerksamkeit verdient auch die Rechtsauffassung des Oberseeamts mit Bezug auf die Zulassung und das Verweilen von Zeugen im Hauptverfahren. Die dem Flensburger Seeamt hier zu teil gewordene Zurechtweisung ist nicht unverdient, hat das Oberseeamt doch schon bei der Untersuchung des Seeunfalles, den der Kieler Dampfer »Podbielski« erlitten hatte, dagegen Stellung genommen, daß die vom Vorsitzenden des Flensburger Seeamts gemäß § 21 Abs. 2 gegebene Darstellung der veranlaßten Ermittelungen in Gegenwart sämtlicher zur Hauptverhandlung erschienenen Zeugen gegeben worden war. – Das war, wie es in der Begründung jenes dem Flensburger Seeamt bekannten, hier auch veröffentlichten Urteils heißt, aus folgenden Gründen unzulässig.

»Es ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, daß Zeugen nicht schon vor ihrer Vernehmung der Verhandlung beiwohnen dürfen, damit nicht ihre Unbefangenheit beeinträchtigt werde. Dieser Rechtsgrundsatz, auf dem beispielsweise die Bestimmungen im § 394 Abs. 1 der Zivilprozeßordnung und im § 242 der Strafprozeßordnung beruhen, gilt auch für das seeamtliche Verfahren; nur hinsichtlich des Kapitäns und der Offiziere des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, erleidet er eine in der prozessualen Sonderstellung dieser Zeugen begründete Ausnahme. Diese im Hinblick auf die Möglichkeit eines gegen sie ergehenden Antrags an dem Ausgange des Verfahrens beteiligten Zeugen müssen im Gegensatz zu anderen Zeugen in die Lage versetzt werden, jederzeit während der Hauptverhandlung von den ihnen mit Rücksicht auf ihre Sonderstellung zur Wahrung ihrer Rechte eingeräumten Befugnissen (§ 22 des Seeunfallgesetzes) Gebrauch zu machen; sie haben insbesondere auch ein Interesse daran, durch die Darstellung des Vorsitzenden von den bisher veranlaßten Ermittelungen Kenntnis zu erhalten, und deshalb auch einen Anspruch darauf, dem Vortrage des Vorsitzenden, wie überhaupt der ganzen Hauptverhandlung von Anbeginn an beizuwohnen.«

Daß das Seeamt den Oberbootsmannsmaat Abboldt der ganzen Verhandlung beiwohnen ließ, beruht — wie das Oberseeamt mit Recht schon im Falle »Podbielski« erklärt hatte — auf einer Verkennung der Stellung dieses Zeugen. Der Unteroffizier war wohl an dem Seeunfall, niemals aber an dem Ausgange des auf die Untersuchung dieses Seeunfalls gerichteten seeamtlichen Verfahrens beteiligt. Gegenstand der Untersuchung auf Grund des Seeunfallgesetzes war allein der Unfall, den das deutsche Kauffahrteischiff »August« durch die infolge äußerer Störung eingetretene Unterbrechung des regelmäßigen Verlaufs der Fahrt erlitten hatte (zu vergl. Entscheidigungen Bd. 3 S. 496), nicht aber der Unfall, von dem die zur Kaiserlichen Marine gehörige und sonach nicht der seeamtlichen Zuständigkeit unterliegende Barkassa betroffen worden war. Abboldt kam vor dem Seeamte nur als Zeuge in Betracht, keinesfalls als ein Schiffer oder Schiffsoffizier, gegen den ein Antrag auf Patententziehung hätte gestellt werden können und dem deshalb im Gegensatze zu den unbeteiligten Zeugen eine besondere Stellung in dem seeamtlichen Verfahren eingeräumt ist.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Mai 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 6. Mai. Über dem östlichen und dem mittleren Teil des Nordatlantischen Ozeans treten südlich vom 50. Breitengrade zahlreiche und tiefere Minima des Luftdruckes auf, während über dem Golfstrom der Luftdruck meist hoch ist. So sind in der Umgebung des 50. Breitengrades die Winde vielfach östlich, weiter südlich sehr veränderlich und auch stürmisch. Südlich vom 35. Breitengrade wehen bis über die Breiten der Kanaren hinaus westliche Winde. Über den westlichsten Teilen des Ozeans überwiegen nördliche Winde.

7. bis 9. Mai. Von den Vereinigten Staaten Nordamerikas erstreckt sich eine Depressionszone quer über den Ozean bis nach Südwesteuropa; dieselbe enthält insbesondere zwei tiefere Minima: das eine südöstlich von Neufundland, das andere zwischen den Azoren und Europa. So erhalten sich auf den nördlichen Schiffswegen die östlichen Winde und auch die westlichen Winde südlich vom 40. Breitengrade bis in die Passatgebiete hinein. In der Umgebung der beiden tieferen Minima sind die Winde umlaufend und stürmisch.

10. bis 13. Mai. Von den südlichen der Ver. Staaten Nordamerikas aus reicht eine Depression bis gegen Island hin, während über den östlichsten Meeresteilen und Westeuropa der Luftdruck höher ist. Ein Minimum des Luftdruckes hält sich in dem Gebiete des Golfstroms. Über dem östlichen Ozean sind die Winde vielfach südlich, über den mittleren Meeresgebieten westlich oder umlaufend, auch stark und stürmisch. Zwischen den Bermuden und dem nordamerikanischen Festlande sind die Winde ebenfalls umlaufend und vielfach stürmisch, näher an der Küste jedoch vorwiegend nordöstlich.

14. bis 18. Mai. Den mittleren Teil des Ozeans nimmt eine nicht sehr intensive Depression ein. So sind die Winde über den östlichen Meeresteilen vorwiegend südlich, über den mittleren umlaufend, weiter westwärts nordwestlich; näher an der amerikanischen Küste geben sie wieder in südwestliche um.

19. bis 24. Mai. Über dem mittleren Teil des Ozeans anfangs westlicher, dann sehr langsam ostwärts sich verlagernd, durchschneidet ein Hochdruckgebiet den Nordatlantischen Ozean von Süd nach Nord und trennt zwei Depressionen von einander. Die eine Depression reicht über dem westlichen Teile des Ozeans weit nach Süden, die andere umfaßt außer Westeuropa auch die angrenzenden Meeresgebiete. So herrschen über dem östlichen Ozean nördliche Winde vor; die weiter westwärts veränderlich sind, dann in südliche übergehen und näher an der amerikanischen Küste im Gebiet der dort auftretenden Minima umlaufend und auch zeitweise stürmisch sind. Etwas südöstlich von den Bermuden tritt ein Luftdruckminimum auf, in dessen Umgebung umlaufende und stürmische Winde herrschen.

25. bis 26. Mai. Ein Hochdruckgebiet liegt bei den Azoren, nördlich davon eine Depression. Über dem westlichen Nordatlantischen Ozean sind die Verhältnisse umgekehrt: ein Hochdruckgebiet bei Neufundland, südlich davon eine Depression. Über den mittleren Breiten des östlichen Ozeans wehen daher vorwiegend südwestliche Winde, des westlichen Ozeans östliche Winde. In der Umgebung der Bermuden lagert ein Minimum des Luftdrucks, umgeben von umlaufenden Winden.

27. bis 31. Mai. Zwischen einem Hochdruckgebiet über dem Golfstrom und dem Hochdruckgebiete bei den Azoren, das weiter nach Norden sich erstreckt, findet sich eine schmale Einsenkung des Luftdruckes. Der östlichste Teil des Ozeans gehört einer tiefer nach Süden reichenden Depression an. Über den östlichen Meeresgebieten wehen, besonders in den ersten Tagen dieses Zeitabschnittes stark und stürmisch, nördliche Winde; über die Mitte des Ozeans hinaus geben sie in südliche um, drehen aber alsbald wieder nach Norden.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

März 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	407×51'9"×31'4"	7000 t Tf.	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Tecklenborgs Werft, Geestemünde	Trifels	G
»	405×51'6"×31'4"	6900 »	do.	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	Trautenfels	»
PD	98.6×31.4×8.8 m	4230 BRT.	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Meteor	»
FD	72.6×10.9×5.7 m	2200 t Tf.	Emder Dampfschiffs-Reederei	Nüske & Co., Stettin	Amisia	»
»	240×36×16'2"	2400 »	D. Torm, Kopenhagen	Howaldtswerke, Kiel	Sara	»
	245×35'6"×17'3"	2200 »	Carl Tiedemann, Wismar	Henry Koch, Lübeck	Anna Tiede	
K	kleiner Kreuzer		Kaiserliche Marine	Vulkan, Stettin	Lübeck	
FD	238×35'6"×18'1"	—	Aug. Cords, Rostock	Neptun, Rostock	Gustav Boldt	»
»	237×33'2"×17'6"	1500 »	A. Kirsten, Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	Diana	
			b) englische Werften.			
FD	362×46×32	5000 »	Elders & Fyffes, London	Swan & Hunter & Wigham Richardson & Co.	Manistee	B.C.
»	364' Länge	—	Sivewright, Bacon & Co., Manchester	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Oldhamja	BC
»	336×47×24'10"	—	W. H. Cockerling & Co., Hull	Irvines Shipb. & Dry Dock »	Majestic	L
»	345×47×27'8"	—	Rowland S. S. Co., Whitby	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Burnholme	»
»	325×45×22'9"	—	Prince Line, Newcastle	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Crown-Prince	»
»	374×48'×30'10"	7150 »	W. J. Tatem Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Dulverton	»
»	332×46×24'6"	5400 »	Glenaen S. S. Co., Whitby	W. Doxford & Sons, Sunderland	Glenaen	B
»	336×47×24'10"	—	W. H. Cockerline R Co., Hull	Irvines Shipb. & Dry Docks Hartlep.	?	L
»	311×43×22	—	Richardson, Westgarth & Co., Hartlep	Ropner & Son, Stockton	Whinfield	»
»	291×42×20'7"	—	Sanders, Wake & Co., London	Craig, Tailor & Co., Thornaby	White Sea	»
»	270×35'6"×18'5"	—	Cork S. S. Co.	Swan & Hunter & Wigham Richardson & Co.	Dotterel	
»	350×48×30	6400 »	Hugh, Evans & Co., Liverpool	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Hillbrook	»
»	336×47×24'10"	—	Groedel, Bros S. S. Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Ludwig Groedel	»
PD	390×47×26	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Zungeru	»
FD	400×46×28'6"	—	Wm. Thomson & Co., Leith	Bartram & Sons, Sunderland	Benlarig	
TD	115×21'3"×12'6"	—	Britische Admiralität	Day, Summers & Co., Southampton	Pelter	
K	kleiner Kreuzer	—	do.	Palmers Shipbuilding Co.	Saphire	
FD	301×43×21'5"	—	Hain S. S. Co., St Ives	John Readhead & Sons, South Shields	Trematon	
PD	260×33×20'9"	—	Turbine S. S. Co., Hamilton (O.)	Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Turbinia	
			c) schottische Werften.			
J	198×27×17	650 t	Erzh. Maria Theresia v. Österreich	Ramage & Fergusson, Leith	Rovenska	
PD	—	—	H. & W. Nelson, Liverpool	Russell & Co., Port Glasgow	Highland Harris	
»	140×26×10'3"	—	Abreu Conto, Lorenzo Marques	Chalmers & Co., Rutherglen	Liberal	L
FD	—	785 t	J. Hoy & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Comp., Troon	The Emperor	
S	eine Bark	1800 NRT.	A. Nicol & Co., Aberdeen	Archibald M'Millan & Son, Dumbarton	Gostwyck	
FD	—	2246 BRT.	Asiatic S. N. Co., Liverpool	Eine Firma in Scotstoun	Maharaja	
PD	330×42×18	—	Midland Co., Dublin	John Brown & Co., Clydebank	Antrim	
FD	142×26×12	500 »	Wm. Robertson, Glasgow	J. Shearer & Sons, Govan	Cairngorm	
	Feuerschiff	—	Irische Feuerverwaltung	J. Reid & Co., Whiteinch	Fulmar	
PD	465×54×38'5"	7900 »	Blue Anchor Line, London	Barclay, Curle & Co., do.	Geelong	»
»	150×26×12'6"	—	Bombay S. N. Co.	Grangemouth & Greenock, Dock Yard	Rukmavati	
FD	380×48×26'9"	7000 t Tf.	Glen & Co., Glasgow	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Trafalgar	
PD	—	3850 BRT.	Indo-China S. N. Co., London	Eine Firma in Govan	Tuck Wo	»
			d) irische Werften.			
»	475×56'6"×41'2"	8380 »	Union Castle Line	Harland & Wolff, Belfast	Dunluce Castle	
»	452×41×40'4"	—	Bibby Bros & Co., Liverpool	do.	?	

Ausserdem: b) 2 Seeschlepper, 1 Fischdampfer, 2 Küstendampfer. c) 1 Saugbagger, 2 Fischdampfer, 1 Seeschlepper 2 Küstendampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Der Unfall auf dem Dampfer „Alene".

Das Seeamt zu Hamburg, das diesen Unfall untersucht hat, fällte folgenden Spruch:

»Der III. Offizier Paul Kasdorf ist am 20. Mai 1903 auf dem Dampfer »Alene« beim Umstellen der Steuervorrichtung in das dabei in heftiges Umdrehen versetzte Handsteuerrad geraten und von diesem so schwer verletzt worden, daß er am 22. Mai trotz sorgsamer Pflege verstorben ist.

Der Unfall ist dadurch verursacht, daß der Verunglückte den Apparat in fehlerhafter Weise umschaltete, sodaß der Handsteuerapparat mit dem Dampf in Verbindung kam.

Die Schiffsleitung trifft keine Verantwortung.«

Tatbestand. Der Dampfer »Alene«, steht unter Führung des Kapt. G. Brambeer. Auf der Reise dieses Schiffes von New-York nach Westindien hat sich auf diesem Schiffe am 20. Mai 1903 ein Unfall ereignet, durch den der III. Offizier Paul Kasdorf, geb. am 12. Juli 1876 zu Rostock, ums Leben gekommen ist. Das Seeamt hat die Untersuchung dieses Unfalles, da Zeugen nicht vor das Seeamt geladen werden konnten, auf Grund der in Limon, Costa Rica, belegten Verklarung und der von dem deutschen General-Konsulat in New-York aufgenommenen Zeugenprotokolle führen müssen.

Es ergibt sich aus diesem Beweismaterial, daß der Dampfer am Abend des 20. Mai den Hafen von Cartagena verlassen hatte. Als um 6 Uhr 20 Minuten die äußere Boje passiert war, gab der Kapitän dem auf der Brücke befindlichen III. Offizier K. den Befehl, das Patentlogg anbringen zu lassen. K. beauftragte mit der Ausführung dieses Befehls den am Dampfruder auf der Brücke stehenden Quartermaster Grafström,

und übernahm selbst das Ruder. Weil der auf der Brücke befindliche Steuerkompaß zu träge war, sagte darauf der Kapitän dem K., er möge unten mit Dampf steuern und dann nachher das Handruder einschiften lassen. K. begab sich darauf nach unten ins Ruderhaus, wo man ihn kurze Zeit darauf schreien hörte. Der I. Offizier Mosel, der das Schreien sowie einen Knall gehört hatte, eilte ins Ruderhaus und fand dort den III. Offizier an Steuerbordseite des Hauses stöhnend sitzen. Die Steuerbord-Ruderkette war gebrochen, das Ruder und die Maschine waren hart nach rechts gedreht, das Dampfventil war geöffnet und der obere Hebel der Maschine, welcher gleichzeitig dazu dient, den Umsteuerungsmechanismus der Maschine auszuschalten und ein Rad zur Verbindung mit der Kettenscheibe für Handbetrieb einzuschalten, war soweit übergelegt, daß das Handsteuer eingeschaltet war, dagegen war der untere Hebel der Maschine, welcher dazu dient, mittelst einer Kuppelung das Zahnrad der Dampfmaschine mit der erwähnten Kettenscheibe zu verbinden, noch eingeschaltet. Das Hauptzahnrad für Handbetrieb war gebrochen. Man brachte den verunglückten III. Offizier an Deck und der Kapitän ließ ein Boot klar machen, um event. den Verunglückten nach Cartagena zurückzubringen. Bei Untersuchung des Verletzten fand man an verschiedenen Stellen des Körpers schwere Kontusionen, ein Bruch des rechten Oberschenkels wurde jedoch erst am folgenden Tage festgestellt. Im Einverständnis mit dem Verletzten, welcher das Bewußtsein nicht verloren hatte, beschloß der Kapitän die Reise fortzusetzen, da die Verletzungen nicht für so schwer gehalten wurden und weil in der dunkelen Nacht die Bootsfahrt nach Cartagena, wohin man mit dem Schiffe in der Dunkelheit nicht zurückkehren konnte, bedenkliche Schwierigkeiten bot. In der Nacht wurde der III. Offizier auf der Luke No. 4 bequem gebettet und wurde am anderen Tage, als man den Bruch des Oberschenkels fand, in Gemäßheit der Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen verbunden und fortwährend durch kalte Umschläge gekühlt. In der Nacht vom 21. auf den 22. Mai meldete der I. Offizier dem Kapitän, daß der Patient mehr und mehr anschwelle und der Kapitän ließ, nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß sich anscheinend infolge der auf den Rücken erhaltenen Schläge Wasser gebildet hatte, dem Patienten zu seiner Beruhigung ein Morphium-Pulver verabreichen. Am Morgen des 22. Mai um 6 Uhr 50 Minuten erhielt der Kapitän die Meldung, daß K. nur noch schwer atme. Der Kapitän konnte jedoch in diesem Augenblick die Brücke nicht verlassen und schickte deshalb den II. Offizier zum Patienten. Nach kurzer Zeit kam schon die weitere Meldung, daß K. wohl eben gestorben sei. Der Kapitän konstatierte kurz darauf den eingetretenen Tod. Arme, Brust, Hals, Gesicht, Rücken und Hoden waren mit Wasser angeschwollen.

Gründe. Nach den vorgelegten Zeichnungen und der von den Zeugen beigegebenen Beschreibung besteht der hier in Frage stehende Dampfsteuerapparat in der Hauptsache aus einer Kettenscheibe, auf der sich die Ruderkette auf und abwickelt. Diese Kettenscheibe kann durch Einrücken eines Zahnrades mit dem großen Steuerrad in Verbindung gebracht werden und man kann dann das Schiff mit dem Handrade steuern. Um mittelst Dampf steuern zu können, muß zunächst das erwähnte Zahnrad wieder ausgerückt werden, wodurch das Schiff für einige Augenblicke der Einwirkung des Ruders entzogen ist und es wird dann die Dampfmaschine des Dampfsteuerapparates mit der vorerwähnten Kettenscheibe in Verbindung gesetzt. Die Bewegung und die Umdrehungsrichtung der Maschine des Dampfsteuerapparates steht unter der Einwirkung des kleinen Handrades des Dampfsteuerapparates in der Weise, daß sich das Dampfzuführungsrohr öffnet und die Maschine in Bewegung setzt, sobald das kleine Handrad etwas verdreht wird. Nach einigen Umdrehungen der Dampfsteuermaschine schließt sich jedoch der Dampf selbsttätig ab und sie steht dann wieder still. Diese Einrichtung, die hier kurz Kontrollapparat genannt sein soll, läßt sich gleichfalls durch das Ausrücken eines Zahnrades außer Tätigkeit setzen.

Wenn das Schiff mittelst des Dampfsteuerapparates gesteuert worden ist und dann der Handsteuerapparat gebraucht werden soll, so hat man folgendermaßen zu verfahren: Das Ruder ist mittelst des Dampfsteuerapparates zunächst mittschiffs zu legen, sodaß keine Spannung in der Steuerkette ist und die Kettenscheibe sich in Ruhe befindet. Hierauf ist der Dampf durch Schließen des an jedem Steuerapparate befindlichen Ventils abzusperren, dann ist die Dampfmaschine mit der Kettenscheibe außer Verbindung zu bringen, der Kontrollapparat ist auszurücken und endlich kann das Zahnrad des großen Handsteuerapparates eingerückt werden. Das Wesentlichste bei diesen Operationen ist, daß die Kettenscheibe immer nur mit einer Betriebsvorrichtung allein in Verbindung ist, also entweder mit der Dampfmaschine oder mit dem großen Handsteuerapparat. Der verunglückte III. Offizier K. hat augenscheinlich den Fehler gemacht, daß er zunächst den Handsteuerapparat eingerückt und sofort den Kontrollapparat ausgerückt hat. Da der Dampf nicht abgesperrt war, mußte sich nun die Dampfsteuermaschine drehen, und zwar immer nach einer Richtung fort ohne zu stoppen, weil eben der Kontrollapparat außer Tätigkeit war. Das große Handsteuerrad wurde nun durch die Dampfmaschine in rasche Umdrehung versetzt und erfaßte den III. Offizier K., wodurch dieser verunglückte. Das Umschalten der Steuervorrichtung wird für gewöhnlich von einem erfahrenen Quartermaster unter Aufsicht der Offiziere ausgeführt und es ist sämtlichen Offizieren vom Kapitän die größte Vorsicht mit der betreffenden Maschine zur Pflicht gemacht worden. Wenn K., wie es den Anschein hat, mit der Maschine nicht ordentlich Bescheid gewußt hat, so liegt darin, daß er allein das Umschalten versucht hat, eine starke Unvorsichtigkeit, welche er mit dem Tode gebüßt hat. Es ist unter diesen Umständen der Schiffsleitung für den Unfall keine Verantwortung beizumessen. Nach dem Unfall ist der Verunglückte in sorgsamer Weise verpflegt worden. Der Entschluß des Kapitäns, die Reise fortzusetzen und den Verunglückten nicht in einem Boot nach Cartagena zurückzubringen, muß unter den gegebenen Umständen als der richtige angesehen werden.

Was die Einrichtung des Dampfsteuerapparates betrifft, so ist es allerdings möglich, die Konstruktion des Apparates so zu gestalten, daß sich ein ähnlicher Unfall nicht ereignen kann, man hätte nur die Einrichtung so zu treffen, daß ein Einrücken der einen Steuervorrichtung nicht möglich ist, ehe die andere nicht ausgerückt ist. Man könnte auch noch eine Vorrichtung anbringen, die es unmöglich macht, das Dampfventil zu öffnen, solange das Handsteuerrad eingerückt ist, resp. bei geöffnetem Dampfventil das Handsteuerrad einzurücken. Da sich aber bei richtiger Handhabung dieses Steuerapparates ein Unfall nicht ereignen kann, durch Ungeschicklichkeit und Unvorsichtigkeit aber stets Unfälle eintreten werden, so kann dieser eine, soweit dem Seeamt bekannt, in seiner Art vereinzelt dastehende Unfall keine Veranlassung dazu abgeben, eine Verbesserung der Einrichtung zu fordern.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Die für den Germ. Lloyd auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, im Bau befindliche Inspektionsbarkasse »**Germanischer Lloyd II**« wurde am 15. April glücklich zu Wasser gelassen.

* * *

Am 16. April lief der der Flensburger Schiffsbau-Ges. von der Norddeutschen Frachtdampfschiffahrt A.-G. (Herrn Gebr. Petersen) in Flensburg in Auftrag gegebene Frachtdampfer

»**Königsau**« glücklich von Stapel. Das Schiff hat folgende Dimensionen: 265 × 35' 6" × 18' 3"; Tragf. 2300 t.

* * *

Für die Bremer Firma S. L. Bathmann lief am 16. April von der Schiffswerft von Frerichs & Co., Osterholz, der Schleppdampfer »**Johann**« glücklich vom Stapel. Der Neubau, der im Schleppverkehr auf der Unterweser Verwendung finden soll, mißt 28 m Länge und 4,10 m Breite; Maschinenstärke 150 ind. HP.

* * *

Probefahrten.

Am 16. April hat der von der Hamburger Schiffswerft und Maschinenfabrik für Herrn Karl Klein gebaute Schleppdampfer »**Trabant**« eine befriedigende Probefahrt vorgenommen.

Vermischtes.

Nach dem **statistischen Berichte des Seemannsamtes Bremen** vom Jahre 1903 war der Bestand der bremischen Seeschiffe Ende 1903 folgender: 269 Segelschiffe mit einer Besatzung von 3068 Personen, 364 Dampfschiffe mit einer Besatzung von 14 964 Personen, zusammen 633 Schiffe mit einer Besatzung von 18 032 Personen (einschl. Kapitäne) gegen 615 Schiffe im Vorjahre mit 16 830 Personen (einschl. Kapitäne). An- und abgemustert wurden von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack 58 798 Personen durch 3349 Verhandlungen gegen 55 280 Personen durch 3318 Verhandlungen im Vorjahre. Angemustert 30 595 Personen (gegen 28 629 Personen), abgemustert 28 203 Personen (gegen 26 651 Personen im Vorjahre.) Deserteure wurden 1456 angezeigt und zwar desertierten u. A. in Antwerpen 29, Baltimore 152, Bremen 6, Bremerhaven 147, Buenos Ayres 21, Galveston 23, Genua 15, New-Orleans 22, New-York 894, San Franzisko 24, Savannah 11, Tacoma 18. Bestrafung wurde beantragt in 1090 Fällen. Bestraft wurden 281 Personen. Die mittlere Matrosenheuer betrug im Jahre 1898 Mk. 56,50, 1899 Mk. 57,40, 1900 Mk. 59,33, 1901 Mk. 60,81, 1902 Mk. 60,95, 1903 Mk. 61,30. Trotz des schlechten Frachtenmarktes eine andauernde Erhöhung. Den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack sind 880 Unfälle, davon 114 auf Segel- und 766 auf Dampfschiffen, angezeigt worden. Von den Unfällen auf Dampfern ereigneten sich 239 unter dem Decks-, 327 unter dem Maschinen- und 200 unter dem Küchen- und Aufwärter-Personal. Während gegen 310 Personen Klagesachen anhängig gemacht waren, wurde gegen 155 auf Geldstrafe erkannt, 141 wurden den Gerichten überwiesen und 14 Personen legten gegen den Bescheid der Seemannsämter Berufung ein.

Interessant ist eine Zusammenstellung **der Durchschnittsgröße der Dampfer** nach Ländern, die auf Beschaffenheit und Verwendungsart der nationalen Flotten einige Schlüsse zuläßt. Voran stehen hier Österreich mit durchschnittlich 2089 t und Deutschland mit 1961 t. Es folgen Italien mit 1929, England mit 1781, Holland mit 1703, Frankreich mit 1609, Spanien mit 1570, die Vereinigten Staaten mit 1416, Dänemark mit 1256 t. Rußland hat eine durchschnittliche Tonnage von 1009, Norwegen von 972, die englischen Kolonien von 765, Schweden von 670 t. An der Spitze stehen also die Nationen, bei denen die festen transozeanischen Linien einen beträchtlichen Teil der Tonnage stellen. Am Schluß stehen die vorwiegend Küstenschiffahrt treibenden Nationen.

Verkehr im Suezkanal. Nach der »Shipping Gazette« wurde der Kanalverkehr in den beiden letzten Jahren durch folgende Schiffe vermittelt:

Flagge	1902		1903	
	Zahl	Netto-Tonnage	Zahl	Netto-Tonnage
Amerikanische...	22	51 824	12	23 754
Österreichische..	138	349 471	127	339 198
Belgische.......	—	—	—	—
Britische.......	2171	5 854 014	2289	6 404 944
Dänische.......	13	33 528	11	33 539
Holländische....	217	466 902	222	492 019
Ägyptische.....	20	8 751	22	15 031
Französische....	273	602 810	260	616 589
Deutsche.......	**479**	**1 475 225**	**490**	**1 507 553**
Griechische.....	15	17 193	6	6 551
Italienische.....	84	165 758	72	152 530
Japanische......	61	223 401	52	199 336
Norwegische.. / Schwedische...	48	67 464	36	60 784
Türkische.......	36	38 325	29	31 517
Persische......	—	—	1	122
Portugiesische...	3	4 543	4	2 036
Russische......	110	301 871	119	334 018
Siamesische....	5	704	—	—
Spanische......	30	89 786	26	80 736
Total	3722	9 751 210	3778	10 300 257

Maritime Rundschau.

Deutschland.

In seiner am 16. April in Dresden abgehaltenen Sitzung nahm der Gesamtvorstand des Deutschen Flotten-Vereins folgenden Antrag—Keim einstimmig an: »Der Gesamtvorstand des Deutschen Flotten-Vereins beschließt, unverzüglich in eine großzügige Agitation für eine erhebliche Verstärkung der Flotte und einen nach jeder Richtung beschleunigten Ausbau derselben einzutreten.«

* * *

Die hamburgische Bürgerschaft hat einen Ausschuß von zehn Personen ernannt, der prüfen soll, ob die Bemängelungen der Cuxhavener Hafenanlagen im Jahresbericht der Hamburg-Amerika Linie den Tatsachen entsprechen.

* * *

Gegen die Stimmen der Sozialdemokraten nahm die hamburgische Bürgerschaft am 13. April folgenden Antrag—Rump an: »daß dem hamburgischen Verein »Seefahrt« zur Unterbringung von in erster Linie Hamburger Jungen auf deutschen Schiffen zunächst auf fünf Jahre eine jährliche Unterstützung von 5000 Mk. aus Staatsmitteln gewährt und dieser Betrag für das Jahr 1905 in Art. 145 des diesjährigen Budgets eingestellt werde«.

* * *

Im kürzlich verstorbenen Kapitän H. Rodo haben die hamburgischen Schifferalten einen treuen Kollegen und die hamburgische Schiffahrt einen bewährten, tüchtigen Schiffsbesichtiger verloren.

* * *

Unter der Firma »Compania Internacional del Magdalena« ist in Bremen mit einem Stammkapital von Mk. 600 000 eine Gesellschaft m. b. H. in das Handelsregister eingetragen, die auf dem Magdalenenstrom und seinen Nebenflüssen Schiffahrt und Geschäfte jeder Art betreiben will.

* * *

Das in Hull eingetroffene Schulschiff »Herzogin Sophie Charlotte« vom Norddeutschen Lloyd hat die Reise von Melbourne nach dem englischen Kanal in 76 Tagen zurückgelegt und damit die schnellste bisherige Reise dieser Strecke um drei Tage übertroffen.

* * *

Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, die eine Gesamtdividende von 7 pCt. (Mk. 35 000) für das abgelaufene Jahr auskehrt, hatte einen Überschuß von Mk. 706 050.

* * *

Der Vorstand der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat beschlossen, folgende Belohnungen für Rettung aus Seenot zuzuerkennen: 1) Der Mannschaft des Rettungsbootes der Station Neuwerk, welche am 21. November 1903 die aus 18 Personen bestehende Besatzung des englischen Dampfers »Twizell« rettete, aus der H. Emil Robin-Stiftung Mk. 200. 2) Der Mannschaft des Rettungsbootes vom 2. Elbfeuerschiff, welche am 21. April 1903 die aus 6 Personen bestehende Besatzung des norwegischen Schooners »Freia« rettete, aus der Theodor Lange-Stiftung Mk. 100.

* * *

Ausland.

Der Österreichische Lloyd wird für das verflossene Geschäftsjahr keine Dividende zahlen.

* * *

Im ungarischen Parlament ist der Vertrag, den die Regierung mit der Cunard-Linie abgeschlossen hat, genehmigt worden. Hiernach werden der Reederei 30 000 Auswanderer jährlich insofern garantiert, als sie für jede Person unter dieser Anzahl 100 Kronen erhalten soll.

* * *

Als Folge des obigen Vertrages ist ein dem amerikanischen Kongreß zugegangener Gesetzentwurf aufzufassen. Er bezweckt, eine Begünstigung der Auswanderer befördernden Dampferlinien durch ausländische Regierungen zu verhindern. Es soll, falls eine solche Begünstigung vorliegt, von den ankommenden Passagieren, sofern sie nicht auf amerikanischen Schiffen ankommen, eine Kopfsteuer von 30 $ außer der üblichen Abgabe von 2 $ erhoben werden.

* * *

An dem 1903er Schiffsverkehr von Havre war die deutsche Flagge mit 280 Schiffen und 538 942 t gegen 245 mit 483 101 t im Vorjahre beteiligt. In derselben Zeit waren im Ganzen seewärts 2392 Schiffe mit 2 678 156 t in Havre eingekommen und 2483 mit 2 739 357 t ausgegangen.

* * *

Das Circuit-Gericht in New-York hat in einem Prozeß zwischen dem Staat und dem Generalagenten der Hamburg-Amerika Linie entschieden: daß Schiffsmodelle, für die Ausstellung nach St. Louis bestimmt, zollfrei sind, weil sie zu Kunstwerken gerechnet werden müssen.

* * *

In New-York sind im 1. Quartal d. J. 100 557 Personen als Einwanderer gelandet, beinahe 12 000 weniger als in der gleichen Zeit im Vorjahre.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 18. April. Herr Konsul Schlick hielt den in Aussicht gestellten, mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag über Verhinderung von Schlingerbewegungen vermittelst des Schiffskreisels. (Wir werden den Vortrag in einer der nächsten Nummern abdrucken. D. R.) Nachdem der Vorsitzende Herrn Schlick für seinen bedeutsamen Experimentalvortrag gedankt hatte, ehrten auf seine Aufforderung die zahlreichen Anwesenden Herrn Schlick sowie seine geniale Erfindung durch Erheben von den Sitzen. Nächste Sitzung, die letzte vor den Sommerferien, am 25. April.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 14. April abgehaltenen Versammlung wurden 3 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befanden sich Schreiben von der Deputation für Handel und Schiffahrt sowie von der Hafendampfschiffahrts A.-G. in Hamburg, in welchen mitgeteilt wird, daß dem Wunsche des Vereins für den Hamburger Baakenhafen eine Jollenführerdampferverbindung herzustellen, vorläufig nicht entsprochen werden kann, da zu diesem Zwecke ein besonderer Dampfer erforderlich sei, welcher sich nicht bezahlt machen würde. — Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde über ein Referat des Hamburgischen Korrespondenten zur letzten Sitzung des nautischen Vereins zu Hamburg gesprochen. Darnach hat der Nautische Verein den Artikel »Zur Schiffsjungenfrage« aus Nr. 7 der »Seefahrt« in seiner letzten Versammlung einer Kritik unterzogen, welche befremden muß. Man behauptet in dieser Versammlung, der Artikel sei dazu bestimmt, Stimmung gegen einen Antrag des Hamburger Senats zu machen, in welchem die Bürgerschaft um Genehmigung einer Unterstützung von 5000 Mark an den Hamburgischen Verein »Seefahrt« ersucht wird. Sehr bedauerlich sei es, daß der Nautische Verein dem Artikel eine solche Tendenz unterschoben habe. Wie grundlos die Kritik ist, geht aus der Bürgerschaftssitzung vom 13. April hervor. Auch die sozialdemokratische Partei hatte sich hier den Artikel der »Seefahrt« auf Grund eines herausgerissenen Satzes ihren Zwecken entsprechend ausgelegt. Doch sehr schnell wurde ihnen an der Hand des gesamten Inhaltes des Artikels bewiesen, daß der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg der beantragten Subvention durchaus sympathisch gegenüberstehe, daß er es aber für selbstverständlich halte, daß dieser Ausgabe eine Garantie des Vereins »Seefahrt« gegenüberstehe, wie sie — was in der Bürgerschaft ebenfalls ersichtlich wurde — dieser Verein auch tatsächlich übernimmt. Dies war den Kapitänen und Schiffsoffizieren bisher leider nicht bekannt, ein Beweis, daß man mit ihnen nicht die Fühlung unterhält, welche Hamburgischen Interessen dienlich sein dürfte. — Auf der Tagesordnung stand: Grenze der Gehorsamspflicht eines Schiffsoffiziers gegenüber den Befehlen des Kapitäns. Die bekannten Zumutungen von Matrosenarbeiten an Schiffsoffiziere hatten dieses Thema gezeitigt, nachdem in einer gerichtlichen Entscheidung die Gehorsamsverweigerung eines Schiffsoffiziers gegenüber einer solchen Zumutung von Seiten seines Kapitäns als straflos anerkannt worden war. Dies Thema, welches mehr und mehr akut wird, erschien wichtig genug, um den Verein zu beauftragen, eingehende Erhebungen darüber anzustellen, erstens ob der Schiffsoffizier einen Befehl seines Kapitäns event. verweigern soll, oder ob er gehorchen und dann eine Beschwerde anhängig machen soll. Da die Disziplin, Eigenart der Schiffe und der Fahrt, Stand des Reeders u. a. m. hierbei mit zu berücksichtigen sind, so wurde beschlossen, die Erhebungen in der weitgehendsten Weise anzustellen.

Berichtigung.

Der letzte Abschnitt des Beitrags über *Eisverhältnisse in den nordischen Meeren 1903* von *Wilhelm Krebs* soll in »Anführungsstrichen« stehen, da er die wörtliche Übersetzung der dänischen Prognose für 1904 enthält. In Zeile 8 v. u. ist zu lesen »*Barents-See*« anstatt »Barnets-See«.

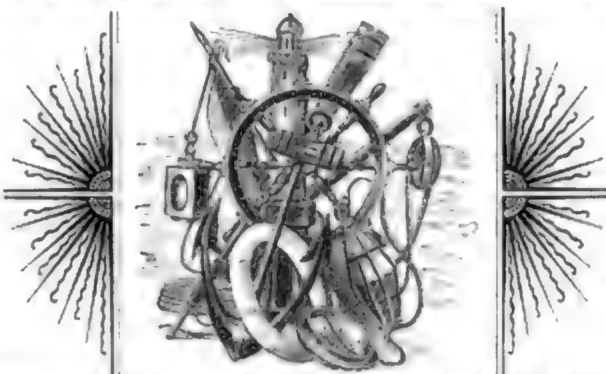
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Acetylen-Nacht-Rettungsboje.

(Vortrag, den Herr Max Gröschner dem Seeschiffer-Verein zu Hamburg unter Bezugnahme auf eine frühere Besprechung (No. 13 S. 160) über selbstleuchtende Bojen gehalten hat.)

Es darf wohl besonders hervorgehoben werden, daß von so berufener Seite, wie von dem Reichskommissar des Seeamts zu Bremerhaven Herrn Kontreadmiral z. D. Thiele, die Anregung zur allgemeinen Einführung von Nachtrettungsbojen gegeben wurde und daß der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, indem er einen Beschluß des Verbandes ausführte, diese Frage mit besonderem Interesse aufgenommen hat. Die hierzu eingesetzte Kommission, von der Wichtigkeit ihrer Aufgabe überzeugt, hatte sich eingehend mit der Sache beschäftigt und dem Verein einen Bericht erstattet, der darin gipfelte, daß

»die Einführung von Nachtrettungsbojen im höchsten Grade wünschenswert sei.«

Bei der Besprechung dieses Berichtes wurde besonders auf die von mir vertretene Acetylen-Nachtrettungsboje hingewiesen. Unter voller Würdigung der großen Vorteile wurden auch Einwendungen gemacht, nach denen zunächst die Zersetzung des Carbids, bei nebligem und überhaupt nassen Wetter, erwähnt wurde. Hierauf kann ich erwidern, daß diese Befürchtung nicht zutrifft; denn z. B. auf Dampfern der Sloman- und Hamburg Süd-Amerika Linie, die s. Z. diese Bojen beim Truppentransport nach China an Bord hatten, ist das Carbid, nach einer Reisedauer von 5 und 6 Monaten, in dem Behälter in der Boje, noch unzersetzt und für die Gasentwicklung brauchbar befunden worden. Dasselbe hat sich nach der achtmonatigen Reise des Schulschiffes S. M. S. »Stosch« ergeben.

Dann wurde bemerkt, daß bei schwerem Wetter die Seen übergehen und die Flamme erlöschen könnte. Die Laterne ist derartig eingerichtet, daß Wasser wie Spritzwellen gern übergehen können, ohne die intensive Flamme zu verlöschen, das event. oben einlaufende Wasser läuft aus der Laterne wieder heraus und kann dabei die Flamme garnicht treffen. Wenn bei der Besprechung eines Vorfalles gedacht wurde, der sich nach dem Fallenlassen der Boje vom Dampfer »Willkommen« der Hamburg-Amerika Linie zutrug, so wurde aber, zu meiner Genugtuung gleich dabei erwähnt, daß die Boje, die leider durch eine Leine mit dem Schiff verbunden war, durch einen Schiffsmann einige Zeit unter Wasser gezogen wurde, wodurch natürlich die Flamme erlöschen mußte. Ich muß noch hervorheben, daß die Boje wie eine Flaschenpost, stets auf und mit den Wellen und, vermöge des nach unten verlegten Schwerpunktes, stets aufrecht schwimmt. —

Danach, m. H., dürften die von ihnen erwähnten Bedenken behoben sein; jedoch wird von anderer Seite auch auf eine Gefährlichkeit des Carbids hingewiesen. Dies Vorurteil dürfte zumeist auf die Unfälle zurückzuführen, die durch gewissenlos hergestellte Apparate oder Laternen und durch bodenlosen Leichtsinn hervorgerufen sind. Die Carbid-Behälter für diese Boje, die nur eine ganz geringe Menge Carbid enthalten, sind derartig sicher während der Aufbewahrung und beim Gebrauch, daß die See-Berufsgenossenschaft nach § 86 der Unfallverhütungsvorschriften die Mitführung derselben auch auf Passagierschiffen ausdrücklich gestattet hat. Ferner hat sich Herr Professor Dr. Vogel, Berlin, eine Autorität auf dem Gebiete, in einem ausführlichen Gutachten für die absolute Sicherheit der Carbidbehälter ausgesprochen.

M. H.! Ich möchte hier nicht unterlassen, auf einen, auch in nautischen Kreisen, immer wiederkehrenden Irrtum hinzuweisen, nämlich auf die Verwechslung von Calcium Carbid mit Phospor calcium. Phosphor calcium ist ein chemisches Produkt, welches bei Hinzutritt von Feuchtigkeit bezw. Wasser, Phosphorwasserstoff entwickelt, der sich sofort entzündet sobald atmosphärische Luft hinzutritt. Die sich hierbei entwickelnden Dämpfe — phosphorige Säure — sind, weil giftig, gesundheitsschädlich. Calcium Carbid ist eine Verbindung von Kohle und Kalk, und wenn man dasselbe in Berührung mit Wasser bringt, entwickelt sich erst das Acetylengas; dies muß aber stets erst angezündet werden wenn es brennen soll. Carbid kann dem größten Feuer ausgesetzt, gehämmert oder gemahlen werden ohne zu zünden. Das Acetylengas zündet unter ähnlichen Bedingungen wie das gewöhnliche Kohlen-Leuchtgas. Die Carbidbehälter, gefalzte Blechdosen, sind luft- und wasserdicht verschlossen, gegen Rost geschützt und so in eine verschließbare, ebenfalls wasserdichte, verzinnte Eisenkanne mit anderen Reserveteilen verpackt.

Ich möchte nun mit wenigen Worten, an der Hand von Modell und Zeichnung, auf die Verwendung Handhabung und Einfachheit der Boje hinweisen: Die Konstruktion ist eine einfache bei Vermeidung sich etwa durch Oxydation festsetzender Teile, sowie Handlichkeit bei großer Stabilität. Das Gewicht beträgt nur 20 kg, die Leuchtkraft ist ca. 100 Kerzen bei einem Gesichtskreis von mehreren Seemeilen und einer Brenndauer von ca. 2 Stunden. Der Gebrauch ist folgender, man läßt die Boje zu Wasser fallen und es erfolgt nach dem Eintauchen die Zündung in ca. 20 Sekunden, dann entwickelt sich eine intensive weiße Flamme, die auch den Nebel weiter durchdringt, wie jede andere Flamme. Einen weiteren Vorteil bietet die Boje als eine jederzeit fertige Notbeleuchtung und durch eine einfache Anordnung als Scheinwerfer. Nach dem Gebrauch kann die Boje von neuem wieder betriebsfähig gemacht werden, was nur geringe Kosten und wenig Zeit beansprucht. Der große Wert liegt, außer der Rettung von Menschenleben, in der großen Zeitersparnis, weil für das in Fahrt befindliche Schiff die Unfallstelle durch das intensive Licht gekennzeichnet bleibt. Diese Zeitersparnis wirkt nicht nur wertvoll für das Schiff, die Passagiere und Besatzung, sondern auch für die ganze Ladung, mithin wird das Risiko der Assekuranz verkleinert.

Die angeführten Vorteile der Acetylen-Nacht-Rettungsboje dürften jeden Sachverständigen davon überzeugt haben, daß dieselbe tatsächlich praktisch und wohl geeignet ist, allen Anforderungen Genüge zu leisten, dem humanitären Zweck zu dienen, sowie das Sicherheitsgefühl der Passagiere und Mannschaft an Bord erheblich zu erhöhen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit verhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 18. **Hamburg, den 30. April.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Lohnbewegung in Stettin und in Lübeck.

In Stettin und in allerletzter Zeit auch in Lübeck versucht der Seemannsverband das zwischen Reedern und Schiffsleuten bestehende Verhältnis zu trüben. Den Stettinern Reedern ist bereits mit einem Streik gedroht, den Lübeckern wird das Gewerbegericht als Einigungsamt vorgeschlagen, nachdem sie, ebenso wie ihre Kollegen in Stettin, abgelehnt hatten: über einen vom Seemannsverband vorgeschlagenen Tarifentwurf in Verhandlungen einzutreten. Angesichts dieser Mitteilung ist man doch zu der Annahme berechtigt, daß die Reeder beider Ostseestädte in jüngster Zeit irgend einen Schritt (wie Heuerherabsetzungen oder dergl.) unternommen haben müssen, der den Seeleuten zu Beschwerden Anlaß gegeben hat?! Aber, keine Spur, sind doch die Heuern trotz der geschäftlichen Depression nicht gefallen. Besondere Gründe liegen absolut nicht vor. Es sei denn, daß der Seemannsverband die beginnende Saison als einen geeigneten Zeitpunkt ansieht, um eine allgemeine Besserung der Lage der Seeleute anzustreben oder aber, daß der Seemannsverband, um das Prestige seiner Führer etwas aufzufrischen, wieder von sich reden machen will. Wir wissen es nicht, nur soviel ist uns allerdings bekannt, daß die Ostseereedereien unter dem gegenwärtig miserablen Frachtenmarkt, sowie überhaupt unter der ganzen Geschäftslage einen erbitterten Kampf um das höchste, um ihren Fortbestand ausfechten, ein Ringen, an dessen Ausgang die Seeleute kaum weniger als die Reedereien selbst interessiert sind. Und in solchen Zeiten drohen die Seeleute, welche die wirtschaftliche Lage ihrer Reeder kennen müssen, mit einem Ausstand, weil ihre mit erheblichen Ausgaben verbundenen Forderungen nicht erfüllt werden können! Wird mit derartigen Mitteln den Interessen der Schiffsleute gedient oder gar — wie die Leiter des Seemannsverbandes, ebenso oft wie emphatisch als ihre Aufgabe hinstellen — der Frieden gefördert? — Aus einem Schreiben des Vereins Stettiner Reeder an den Seemannsverband gehen die Forderungen des Verbandes hervor, ebenso zeigt es, wie ernstlich die Reeder bestrebt sind, im Frieden mit ihrer Schiffsmannschaft zu leben. Das Schreiben lautet:

›Wir empfingen Ihr Schreiben vom 20. März d. J., enthaltend den Entwurf eines Lohn- und Arbeitstarifs für Seeleute niederer Chargen, von dem wir Kenntnis genommen haben. Es ist uns unerfindlich, daß Sie bei den seit Jahren bestehenden ungünstigen Verhältnissen der Reederei mit erhöhten Ansprüchen an uns herantreten, trotzdem Sie wissen, daß durch die Novellen zu den sozialpolitischen Gesetzen und die neue Seemannsordnung den Reedern neue, sehr beträchtliche Mehrleistungen auferlegt sind. Die Erhöhung der Heuern stammt aus einer Zeit der Prosperität des Reedereigewerbes, und bei dem inzwischen eingetretenen Niedergang desselben wäre wohl eher eine Ermäßigung gerechtfertigt gewesen. Wenn wir davon abgesehen haben, so geschah das, weil wir wohl wissen, wie schwer es für die Seeleute gewesen wäre, sich, nachdem sie sich an höhere Bezüge gewöhnt hätten, bescheidener einrichten zu müssen. Wir sind daher nicht in der Lage, in eine Erhöhung der Heuern zu willigen.

Ebenso müssen wir Ihre Wünsche auf Abänderung der Musterungsbestimmungen ablehnen. Diese sind durch die seit dem 1. April vorigen Jahres in Kraft getretene Seemannsordnung gesetzlich geregelt und Sonderbestimmungen einzuführen, liegt keine Veranlassung vor. Zweifel über den Begriff von Überstunden können leicht durch Spruch der Seemannsämter beseitigt werden.

Aber selbst, wenn wir mit Ihnen einen Vertrag schlössen, sehen wir keine Möglichkeit, in welcher Weise Sie die Leute zwingen wollen, sich dessen Bedingungen zu fügen, sofern die Leute andere, günstigere finden sollten.

Betreffs Ihres Wunsches auf Mitverwaltung unserer Heuerstelle bemerken wir Ihnen, daß die Heuerstelle auf Ihr Ersuchen und unter Ihrer Zustimmung von uns mit großen Kosten eingerichtet wurde und, wie Ihnen bekannt sein wird, zu ihrer Erhaltung in jedem Jahr erhebliche Zuschüsse erfordert, die von uns allein getragen werden. Die Leitung der Heuerstelle hat zu Ausstellungen bisher keine Ursache gegeben. Es liegt deshalb auch für uns kein Grund vor, eine Änderung in der bisherigen Verwaltung eintreten zu lassen.

Nach vorstehenden Darlegungen halten wir eine mündliche Unterhaltung nicht für erforderlich.

Zum Schluß machen wir Sie darauf aufmerksam, daß ein Verkehr mit Ihnen äußerst schwierig wird, solange Ihr Organ »Der Seemann« — sicherlich mit Ihrem Wissen und Willen — fortfährt, über die hiesigen Reedereien teils Verdächtigungen, teils irgend welche Vorkommnisse — in ganz entstellter Weise — lediglich auf die einseitige Darstellung irgend eines Mannes hin, kritiklos zu bringen.

Durch dieses Verfahren wird lediglich Unfrieden zwischen Seeleuten und Reedern gesäet und sicherlich nicht das von Ihnen so häufig betonte Ziel der Förderung des Friedens erreicht.

Mit Hochachtung
Der Vorstand des Vereins Stettiner Reeder.
Piper. Gribel. Köppen.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Kollision zwischen D. »Treloske« und D. »Castleverstry« in der Nordsee. D. »Treloske«, der mißweisend O½N steuert und wegen des vorherrschenden Nebels halbe Kraft (4—5 Knoten) läuft, hört — in der Nähe von Borkum-Feuerschiff — das Nebelsignal des D. »Castleverstry«, der mißweisend WzS steuert, ungefähr recht voraus. Er stoppt sofort seine Maschine und beantwortet das Signal. Hierauf hört er zwei langgezogene Töne, das in Art. 15 vorgesehene Schallsignal, das für Dampfer in Fahrt, die aber zur Zeit keine Fahrt durchs Wasser machen, vorgeschrieben ist. »Treloske«, der die beiden Töne recht voraus hört, setzt seine Maschine wieder an, giebt Rechts Ruder und wird, nachdem noch einige Signale gewechselt sind, »Castleverstry« gewahr, wie er unter Links Ruder etwa drei Strich an Steuerbordseite auf ihn zukommt. Bei der nachfolgenden Kollision trifft der Bug von »Castleverstry«, der dann mißweisend SWzW anlag, die Backbordseite von »Treloske«, zuerst zwischen Back und Luke 1 und dann noch mehreremale, bis beide Schiffe von einander frei sind. Das Gericht (13. und 14. April) hält aus folgenden Gründen beide Dampfer verantwortlich für den Zusammenstoß. — D. »Treloske« war, als er das Doppelsignal von »Castleverstry« recht voraus hörte, zum Rudergeben, wie er es getan hat, berechtigt, da er annehmen mußte, ein stillliegendes Schiff vor sich zu haben, dem er aus dem Wege zu gehen hatte. Führte er aber diesen Entschluß aus, so war dabei die denkbar größte Vorsicht geboten, insbesondere war die Fahrt des Schiffes so zu beschränken, „that" — um mit den Worten des Richters Sir F. Jeune zu sprechen — „supposing the other vessel comes into sight at a very close distance, the vessel which is moving has herself so well in hand as to be able to bring herself up within a very short distance indeed."

Diese Bedingung hat »Treloske« nicht erfüllt, sondern, wie aus der Beweisaufnahme hervorgeht, noch 4 Meilen Fahrt gehabt, als »Castleverstry« zuerst in Sicht kam. Vier Meilen sind aber für ein Schiff, das acht Meilen Höchstgeschwindigkeit hat, keine „mäßige Geschwindigkeit" im Sinne des Art. 16 Abs. 1. — »Castleverstry«, der sein Links Ruder vor Insichtkommen des anderen Dampfers als ein Mittel bezeichnet, um durch den frischen südlichen Wind während der Manöver nicht vom Kurse abzuweichen, um seine Position nicht zu verlieren, findet mit dieser Erklärung keinen Glauben. Immerhin wird »Castleverstry«, weil sich das Gegenteil seiner Behauptung nicht beweisen läßt, nicht wegen des Rudergebens für verantwortlich an der Kollision gehalten, sondern, weil der Dampfer die beiden langen Töne (Art. 15b) unbefugt abgegeben hat. Durch die Beweisaufnahme wird als erwiesen angesehen, daß »Castleverstry« bis zur Kollision garnicht aus der Fahrt gekommen ist.

Eine neue Verordnung über die Sicherung der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen auf der Elbe.

Diese Verordnung, die am 10. Mai 1904 in Kraft treten soll, ist vom preußischen Handelsminister und vom hamburgischen Senat am 20. April erlassen worden. Weil eine gründliche Revision der alten 1893er Verordnung nach der Primuskatastrophe dringend notwendig geworden war, das Zustandekommen einer neuen also vorwiegend auf die Ursachen jenes schrecklichen Unglücks zurückzuführen sein wird, ist man zu der Annahme berechtigt: in den vorliegenden neuen Bestimmungen alle diejenigen Mängel berücksichtigt zu finden, die bei der seeamtlichen Untersuchung über den folgenschweren Kollisionsfall, als dessen Ursachen zur Sprache kamen.

Wir wollen nun untersuchen, ob und wie weit diese Voraussetzung zutrifft. Die Kollision und

ihre schrecklichen Folgen wurden damals, — wird von der zu Tage getretenen Panik und Kopflosigkeit, wie sie leider bei solchen Katastrophen zu oft beobachtet werden, abgesehen — hauptsächlich auf fünf Gründe zurückgeführt: 1) Verstoß gegen das Straßenrecht auf Flüssen; 2) Überanstrengung des Personals; 3) Unzureichende Bemannung; 4) Mangel von Vorrichtungen zur Erhöhung der Schwimmfähigkeit des Schiffes; 5) ungenügende Rettungsvorrichtungen.

Weil »Primus«, statt nach Art. 25 des Seestrassenrechts, nach einer zwar begreiflichen aber doch ungesetzlichen Usanze navigiert worden war, trat die Forderung in den Vordergrund: kleinen Flußpassagierbooten das Wegerecht auf bestimmten Strecken des Elbefahrwassers einzuräumen. Eine Stellungnahme zu dieser Anregung ist in der vorliegenden Verordnung mit Recht unterblieben, gehört ihre Erledigung doch in die sog. Lokalverordnung für die Unterelbe. In jene Verordnung, auf deren Geburt seit einem halben Jahre vergebens gewartet wird, trotz (oder vielleicht auch wegen) der Vaterschaft von zwei Bundesregierungen und einem Reichsamt.

Die Punkte 2 und 3, weil sie zu einander gehören, wollen wir zusammen besprechen. Auf den ersten ist gar keine und auf den zweiten kaum genügend Rücksicht genommen werden. Weshalb fehlen im § 8, der die Bemannungsfrage behandelt, Bestimmungen über die zulässige Höchstdienstzeit der Mannschaft? Diese Frage muß im Hinblick auf den Umstand gestellt werden, daß der Führer des »Primus« 18 Stunden Dienstzeit hinter sich hatte, als die Kollision stattfand. Wie war die öffentliche Stimmung erregt, als dies bekannt wurde, mit welchen Vorwürfen wurde der Reeder des Dampfers damals überschüttet!

Gewiß, 18 bis 20 Stunden Dienst sind Ausnahmen, nur an Sonn- oder Festtagen kommen sie vor. Aber war der Unglückstag des »Primus« nicht ein Sonntag? War die Katastrophe nicht mit beeinflußt durch die verminderte körperliche und geistige Spannkraft des Mannes, dem 200 Menschenleben anvertraut gewesen waren? Die Verordnung hätte zur Vermeidung der Wiederkehr solcher Fälle durch die Aufstellung einer bestimmten täglichen Höchstdienstzeit Rücksicht nehmen müssen. Was konnte der Durchführung einer solchen Forderung im Wege stehen? Das Gedeihen der Reedereien? Weil sie gezwungen wären, um in der Mannschaft Auswechslungen stattfinden zu lassen, ihren Besatzungsetat zu erhöhen? Lässt sich eine Vermehrung der Mannschaft aus Rentabilitätsgründen nicht durchführen — was bisher unbewiesen ist — dann hat das (im vorliegenden Falle) nur zu seinem Vergnügen reisende Publikum auf das Ruhebedürfnis der Schiffsmannschaft aus denselben Gründen Rücksicht zu nehmen, wie sie den Verkäufern vom kaufenden Publikum durch den Neun-Uhr-Ladenschluß und durch die Sonntagsruhe mit Recht gewährt worden ist. War nun aber das Fehlen einer Bestimmung zur Regelung der Arbeitszeit eine Rücksichtnahme auf die Interessen der in der Elbepassagierfahrt beteiligten Reedereien, dann empfehlen wir den Autoren dieser neuen Verordnung ein Studium der 1902er Seemannsordnung. Dort werden sie trotz voraufgegangener ernster Bedenken aus Nautischen- und Reedereikreisen finden, wie genau auf Seeschiffen die Arbeitszeit der Mannschaft während der Fahrt geregelt und welche Rücksicht auf ihr Wohlbefinden genommen ist.

Und nun die Bemannung. Für 100 Passagiere sollen (§ 8) zwei Decksleute und ein Maschinist, für 400, zwei Decks- und zwei Maschinenleute, für 600 drei Decks- und zwei Maschinenleute als Besatzung an Bord sein. »Primus« mit 210 Passagieren an Bord (192 durfte er allerdings nur fahren) hatte vier Mann Besatzung. Zwei an Deck und zwei in der Maschine. Also dieselbe Anzahl, wie sie nach der neuen Verordnung an Bord sein müßte.

Bei der seeamtlichen Untersuchung über die Primus-Hansa-Kollision fragte der Reichskommissar den Reeder und den Führer des »Primus«: »Wer war zur Bedienung des Bootes vorhanden, wenn etwa von dem überfüllten Fahrzeug Jemand über Bord gefallen wäre? Antwort: der Heizer*). Wie aber vermag eine Person das Boot ins Wasser zu bringen? Antwort: die Passagiere helfen dem Mann oder auch der Wirt, der die Getränke verwaltet! Wer besetzt denn bei nebligem Wetter, wie es auf der Elbe doch keine Seltenheit ist, den Ausguck? Antwort: Niemand!« Auf die gleichen Fragen würde ein Reichskommissar nach einem abermaligen Unglücksfall nach Inkrafttreten der neuen Verordnung dieselben Antworten erhalten. Wir fragen nun, war damals und würde heute Jemand durch solche Auskünfte befriedigt werden?!

Läßt also auch die Regelung der Bemannungsfrage zu wünschen übrig, so sind wir erfreut, die vorhin angezogenen Punkte 4 und 5 genügend in der Verordnung berücksichtigt gefunden zu haben. Um die Schwimmfähigkeit und Seetüchtigkeit der Passagierboote zu erhöhen, sind in den §§ 22—25 eine Anzahl Vorschriften aufgenommen, die den Zweck, der ihnen zu Grund liegt, erfüllen werden. Ebenso halten wir die im § 18 vorgesehenen Bestimmungen über Rettungsvorrichtungen für ausreichend. Wird diesen Forderungen entsprochen, woran bei der Wachsamkeit hamburgischer Polizeiorgane nicht zu zweifeln ist, dann werden sich Schreckenszenen, wie sie den Untergang des »Primus« begleiteten, nicht so leicht wiederholen.

*) Von den beiden Decksleuten war einer Führer der andere Rudersmann des Schiffes.

Die Schlick'sche Schlingerbremse.

(Vortrag, den Herr Konsul **O. Schlick** *am 18. April 1904 im Nautischen Verein zu Hamburg gehalten hat.)*

Solange die Seeschiffahrt betrieben worden ist, solange hat man auch die Schwankungen der Schiffe bei unruhiger See in unangenehmer Weise empfunden. Nicht nur, daß das physische Wohlbefinden der Passagiere und Mannschaft darunter leidet, sondern auch die rasche Ausführung der zur Bedienung des Schiffes erforderlichen Arbeiten und die Treffsicherheit der an Bord von Kriegsschiffen befindlichen Geschütze wird dadurch wesentlich beeinträchtigt. Die Schiffbauer sind daher immer bestrebt gewesen, solche Schiffe zu bauen, die sich auch bei stürmischem Wetter möglichst ruhig verhalten. Die Bemühungen, die Stampfbewegungen möglichst zu verhindern oder doch abzuschwächen, sind im allgemeinen wegen des hierbei in Betracht kommenden großen Momentes meistens erfolglos geblieben. Die *Rollbewegungen* lassen sich hingegen auf verschiedenen Wegen wirksam bekämpfen, indem man einesteils die Periode der seitlichen Schwingungen so viel als möglich vergrößert, und dann die erforderlichen Mittel anwendet, um eine rasche Abnahme des Schwingungsausschlages nach einer durch eine Welle verursachten Neigung zu erzielen. Beides hat sich bis jetzt mit ein und derselben Einrichtung nicht erreichen lassen.

Die Mittel zur Erreichung einer *großen Schwingungsperiode* bestehen bekanntermaßen in einer Vergrößerung des Trägheitsmomentes und in einer Verminderung der metazentrischen Höhe. Die Grenzen, innerhalb welcher diese Mittel zur Anwendung gelangen können, sind jedoch sehr beschränkt, und der Erfolg, der sich auf diesem Wege erzielen läßt, ist daher nur gering. Die Mittel zur *Beschränkung des Schwingungsausschlages* bestehen hauptsächlich in der Anwendung von Schlingerkielen und Wasserkammern. Es ist hier auch einer sehr sinnreichen Einrichtung Erwähnung zu tun, die Mr. Thornycroft ausgeführt und über die er bei der Frühjahrsversammlung der Naval Architects 1892 berichtet hat. Die neue, im nachfolgenden zu besprechende Einrichtung ist geeignet, nicht nur die Schwingungsperiode der Rollbewegungen wesentlich zu vergrößern, sondern auch gleichzeitig den Schwingungsausschlag in wirksamer Weise zu vermindern. *Sie beruht auf der gyroskopischen Wirkung eines Schwungrades, das in eigentümlicher Weise an Bord eines Dampfers aufgestellt und in rasche Umdrehung versetzt wird.*

Zum besseren Verständnis des folgenden dürfte es zweckmäßig sein, zunächst die wichtigsten Sätze der *Kreiseltheorie*, soweit dies ohne eingehende mathematische Untersuchungen möglich ist, zu erklären, weil dies ein Gebiet ist, das den praktischen Ingenieuren gewöhnlich wenig bekannt ist. Es sei jedoch bemerkt, daß die folgenden Auseinandersetzungen auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben können; sie sollen nur das Wichtigste klarlegen.

Fig. 1 zeigt die Ansicht von vorn und Fig. 2 die Seitenansicht eines Schwungrades *A*, das um eine horizontale Achse *a* in der Richtung rotieren möge, die durch die Pfeile angedeutet ist. Die Achse *a* ist in einem Ring *rr* gelagert, der sich um eine, vorläufig senkrecht gedachte Achse mit den Zapfen *zz* drehen kann.

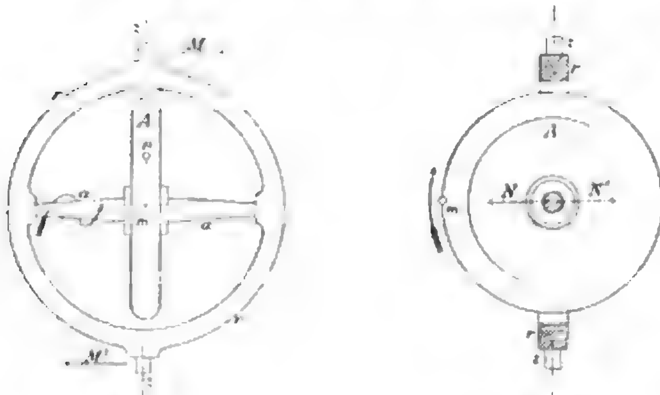


Fig. 1 Fig. 2

Ein in *m* befindlicher Massenpunkt am Umfang des Schwungrades hat für einen Augenblick eine senkrecht nach oben gerichtete Geschwindigkeit und will, nach dem Gesetz der Trägheit, sowohl seine Geschwindigkeit wie auch seine Bewegungsrichtung beibehalten.

Es möge nun durch ein äußeres, auf das System einwirkendes Kräftepaar *MM'* der Ring *rr* in seiner Ebene verdreht und mithin die Achse *aa* des Schwungrades geneigt werden, sodaß sie in die neue in Fig. 3 dargestellte Stellung gelangt. Während nun der Punkt *m* der Schwungradperipherie in Fig. 1 bestrebt ist, nach *n* zu gelangen, würde ihn die gleichzeitig stattfindende Neigung der Achse *aa* zwingen, nach *o* zu kommen. Da wir jedoch angenommen haben, daß der Ring *rr* um die Zapfen *zz* drehbar sei, daß sich also die Achse *aa* auch in einer Ebene verdrehen kann, die rechtwinklig zu der liegt, in der zuerst die Drehung durch das Kräftepaar *MM'* eingeleitet wurde, so ist dem Punkt *m* die Möglichkeit gegeben (s. Fig. 3), statt nach *o* nach *n* zu gelangen, indem sich die Achse *aa* in der rechtwinklig zur Bildfläche von Fig. 3 gelegenen Ebene verdreht. Es wird sich dabei das mit *N'* bezeichnete Ende der Achse *aa* nach dem Beschauer zu und das Ende *N* von dem Beschauer ab bewegen, und das Ganze nimmt dann eine Stellung ein, wie durch Fig. 4 perspektivisch dargestellt ist.

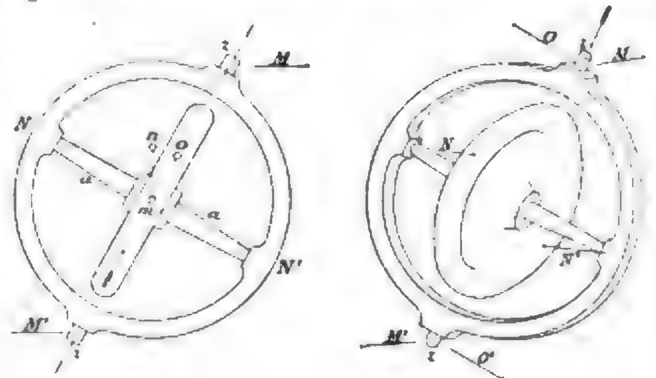


Fig. 3. Fig. 4.

Ein auf der hinteren Seite des Schwungrades, dem Punkt *m* genau gegenüberliegendes Massenteilchen, ist wie leicht zu übersehen, ganz analogen Kräften unterworfen, die gleichfalls auf eine Verdrehung der Achse *aa* in demselben Sinne wirken.

Wenn man das Schwungrad in der in Fig. 4 dargestellten Lage in der Richtung des großen Pfeiles betrachtet, so zeigt es sich so, wie in Figur 5 veranschaulicht ist. Die Ebene des Schwungrades wird durch ein neues, zweites Kräftepaar *QQ'* oder *NN'* in Drehung versetzt und in die neue Lage *xx* gebracht.

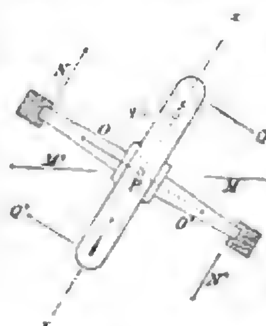


Fig. 5.

Die Bewegungsrichtung eines Massenpunktes der Peripherie *p* wird demnach auch hier abgelenkt, und anstatt nach *q* zu gelangen, wird er gezwungen, sich nach *S* zu bewegen. Hierdurch entsteht, ganz in derselben Weise, wie vorhin erläutert, wieder ein neues, drittes Kräftepaar *OO'*, das dem ersten *MM'*, das die Verdrehung des Ringes *rr* hervorbrachte,

nahezu entgegengesetzt gerichtet ist und also die anfängliche Verdrehung durch MM' zu hindern sucht.

Es ist wichtig, sich vor Augen zu halten, daß dieses dritte Kräftepaar OO' nicht entstehen kann, wenn die Neigung der Schwungradachse nur in einer Ebene möglich ist. Wenn man also den Ring rr nicht um die Zapfen zz drehbar machen würde, wenn mithin das Schwungrad nicht die in Fig. 5 dargestellte Ablenkung erfahren könnte, so würde sich also auch dem ersten Kräftepaar MM' kein Hindernis in den Weg stellen. Das in schneller Umdrehung befindliche Schwungrad würde sich alsdann ebenso leicht in die durch Fig. 3 dargestellte Lage bringen lassen wie in dem Falle, wenn es sich in Ruhe befände.

Dieser hier soeben geschilderte Vorgang ist übrigens in etwas anderer Form allgemein bekannt, nämlich in der Form des unter der Bezeichnung Archimedischer Kreisel bekannten Spielzeuges. Es besteht in der Hauptsache aus einem kleinen Schwungrad K (vergl. Fig 5_a und 5_b), das in einem Ring so

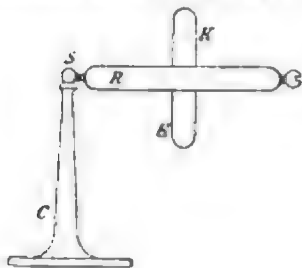


Fig. 5a.

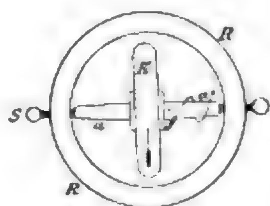


Fig 5b.

gelagert ist, daß es um die Achse aa leicht rotieren kann. Wenn man dann das Schwungrädchen in schnelle Rotation versetzt und dann den Ring mit einem kleinen bei S befindlichen kugelförmigen Vorsprung auf eine Säule C stützt, so folgt der Ring nicht dem Einfluß der Schwerkraft und fällt nicht von der Säule herunter, wie man erwarten sollte, sondern der Ring bleibt in horizontaler Lage schwebend, wobei er langsam in der Horizontalebene um den Punkt S rotiert.

Der Vorgang bei dieser Erscheinung ist ganz derselbe, wie der früher geschilderte. Die Schwerkraft will zunächst den einseitig gestützten Ring mit dem Schwungrädchen nach unten bewegen, wodurch eine Verdrehung der Achse in einer Vertikalebene eingeleitet wird. Diese Verdrehung durch das erste Kräftepaar ruft auch hier ein zweites hervor, das die deutlich sichtbare Rotation des Ringes in der Horizontalebene um den Punkt S hervorbringt. Diese Rotation erzeugt dann das dritte Kräftepaar, das das erste, durch die Schwerkraft gebildete wieder aufhebt, sodaß also das Gewicht des Ringes mitsamt dem Schwungrad scheinbar ganz verschwunden ist.

Nach dieser kurzen Erläuterung wird es möglich sein, sich die Wirkung eines rotierenden Schwungrades auf ein Schiff klarzumachen.

Ein gewöhnlicher Räderdampfer besitzt zwei gleich schwere Räder, die sich allerdings mit verhältnismäßig nur geringer Geschwindigkeit umdrehen, deren Einfluß sich aber doch, im Einklang mit dem Gesagten, bemerkbar machen muß. Ihre Wirkung, soweit die im Vorstehenden geschilderten Verhältnisse in Betracht kommen, ist genau dieselbe, als ob an jeder Seite des Schiffes ein Schwungrad vorhanden wäre, das mit der

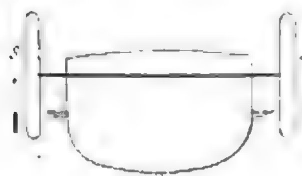


Fig 6.

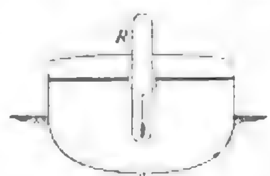


Fig 7.

Winkelgeschwindigkeit rotiert und das gleiche Trägheitsmoment besitzt, wie eines der Schaufelräder. An der Wirkung dieser beiden Schwungräder SS (vergl. Fig. 6) würde nichts geändert werden, wenn man sie durch ein einziges Schwungrad R (vergl. Fig. 7) von einem doppelt so großen Trägheitsmoment im Innern des Schiffes ersetzen würde.

Wenn man sich nun diese Schwungräder in Drehung versetzt denkt, so müssen bei einer Neigung der Achse, d. h. bei einer Neigung des ganzen Schiffes, dieselben Erscheinungen auftreten, die wir an den Figuren 1—5 studiert haben.

Wir wollen zunächst annehmen, daß in den Figuren 6 bis 8 der Schiffsquerschnitt in der Ansicht von hinten nach vorn gesehen dargestellt ist, daß sich also das Vorschiff an der vom Beschauer abgewendeten Seite und das Hinterschiff nach dem Beschauer zu befinden möge und daß endlich die Rotation der Schwungräder in dem durch den Pfeil angedeuteten Sinne, der Umdrehung eines Schaufelrades bei der Vorwärtsbewegung entsprechend, erfolgen möge.

Es werde nun angenommen, daß das Schiff durch eine Welle oder irgend eine andere Ursache nach Steuerbord übergeneigt werde, daß es also eine Stellung annimmt, wie Fig. 8 zeigt. Nach den obigen Erläuterungen wird hierbei ein Kräftepaar entstehen, das das Schiff mit dem Bug nach Steuerbord zu drehen sucht, und tatsächlich findet auch eine kleine Drehung in diesem Sinne statt, wie man das bei einem Räderschiffe, das von einem lebhaften Seegang seitlich getroffen wird, bei aufmerksamer Beobachtung auch bestätigt findet. Durch diese Drehung in einer horizontalen Ebene entsteht, wie schon früher gezeigt, ein drittes Kräftepaar, das der ersten Neigung des Schiffes entgegenwirkt und somit die anfängliche Ursache zur Neigung teilweise aufhebt.

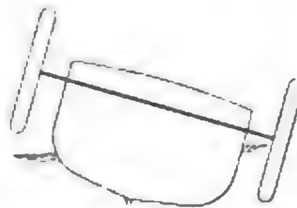


Fig 8

Auf diese Weise erklärt sich die bekannte Tatsache, daß Räderdampfer weniger rollen als Schraubendampfer, eine Erscheinung, für die, soviel mir bekannt, bis heute keine stichhaltige Erklärung gegeben werden konnte.

Es ergibt sich aus diesen Betrachtungen weiter, daß bei einem Räderdampfer, dem durch das Ruder eine Drehung mit dem Bug nach Steuerbord erteilt wird, ein Kräftepaar entsteht, das das Schiff nach Backbord überneigt und umgekehrt. Es ist demnach auch eine Erklärung dafür gegeben, warum sich Räderdampfer beim Rudergeben gewöhnlich merklich überlegen.

Ein Experiment mit einem kleinen Schiffsmodell, das auf einer quer zur Längsrichtung gelegenen horizontalen Achse ein kleines Schwungrad besitzt, zeigt die hier geschilderten Vorgänge ganz augenfällig, sobald das Schwungrad in schnelle Umdrehung versetzt wird.

Der auf die Rollbewegung dämpfend wirkende Einfluß würde noch stärker hervortreten, wenn sich das Schiff während einer Rollbewegung um einen größeren Winkel in der Horizontalebene drehen könnte. Da es jedoch immer nahezu seinen geraden Kurs einhalten muß, so ist die Drehung nur minimal und mithin auch die dämpfende Wirkung des entstehenden dritten Kräftepaares nur gering.

Das eigentümliche Verhalten der Räderdampfer im Seegang, das von dem eines Schraubendampfers wesentlich verschieden ist, wird durch das Gesagte vollständig erklärt.

Wenn man auf die Rollbewegungen stärker einwirken will, so muß eine größere Ablenkung der Schwungradachse ermöglicht werden, ohne dabei von der Bewegung des Schiffes in der Horizontalebene oder mit anderen Worten, von etwaigen Kursänderungen abhängig zu sein. Das läßt sich nur in der Weise machen, daß man die Schwungradachse in seiner normalen Lage senkrecht stellt. Das Schiff kann dann jede beliebige Kursänderung vornehmen, ohne daß es auf das Schwungrad oder letzteres auf das Schiff einwirkt.

Die Erscheinungen, die bei einer derartigen Einrichtung auftreten, lassen sich am besten an dem in Fig. 9 dargestellten Modell studieren.



Fig. 9.

Wenn man das Pendel in Schwingungen versetzt, ohne daß das Schwungrad rotiert, so ergiebt sich eine bestimmte Schwingungsperiode.

Der Rahmen, der das Schwungrad trägt, soll sich zunächst möglichst leicht, also ohne Reibung, bewegen können. Wenn man dann das Schwungrad in Drehung versetzt und dem Pendel einen Anstoß gibt, so sieht man zunächst, daß die Schwingungsperiode des Pendels wesentlich vergrößert ist.

Das Schwungrad oscilliert mit seinem Rahmen während der Schwingungen des Pendels hin und her und zwar mit einer sog. Phasenverschiebung von 90°, d. h. die Schwingungen der Schwingungen der Schwungradachse bleiben immer gegen die des Pendels um eine Viertelschwingung zurück. Wenn das Pendel durch seine senkrechte Mittellage geht, zeigt die Achse des Schwungrades ihre größte Neigung und wenn das Pendel den größten Ausschlag hat, steht die Achse des Schwungrades genau in der Mittellage.

Der Ausschlag oder die Amplitude des Pendels wird, wie die Theorie zeigt, hierbei nicht beeinflußt, sondern bleibt genau so groß, wie früher. Es ist dies auch insofern leicht verständlich, als durch den Apparat keinerlei Energie verbraucht wird; es wird eben nur die Periode beeinflußt, weil die schwingende Masse jetzt größer geworden ist.

Wenn man ein solches Schwungrad, das reibungslos in seinem Rahmen schwingen kann, auf einem Schiffe anbrächte, würde das schon insofern einen Vorteil bringen, als erstens die Rollbewegungen langsamer und deshalb nicht so unangenehm sein würden, und dann würden sie wegen der größeren Verschiedenheit ihrer Periode mit derjenigen der Wellen nie mehr von größerer Bedeutung sein können. Die Schlingerbewegungen des Schiffes würden also von wesentlich kleinerem Ausschlag sein.

Wenn an dem Modell der Rahmen, der das Schwungrad trägt, festgestellt wird, und sich also nicht mehr neigen kann, so hört die Wirkung ganz auf und das Pendel schwingt genau mit derselben Periode, als wenn das Schwungrad nicht rotierte.

Es läßt sich leicht übersehen, daß die Beeinflussung der Pendelschwingungen durch das rotierende Schwungrad nur solange von größerer Bedeutung sein kann, als die Ebene des das Schwungrad tragenden Rahmens nahezu vertikal bleibt. Bei einer Neigung der Schwungradachse zur Vertikalen um einen Winkel α ist das der Pendelbewegung entgegenwirkende Moment proportional dem Wert $\cos \alpha$ vermindert. Wenn sich also die Schwungradachse einmal für einen Augenblick horizontal legen sollte, was bei einer heftigen Pendelbewegung annähernd eintreten kann, wenn also $\alpha = 90^0$ und mithin $\cos \alpha = 0$ würde, so wäre der Einfluß des Schwungrades ganz verschwunden.

Da, wie schon früher besprochen, zwischen den Schwingungen des Pendels und denen der Schwungradachse eine Phasenverschiebung von 90° besteht, so ist demnach der gyroskopische Einfluß auf das Pendel dann am geringsten, wenn es durch die Mittellage geht, d. h. wenn es gerade seine größte Winkelgeschwindigkeit hat, weil in diesem Augenblick die Neigung der Schwungradachse am größten ist und weil zugleich die Geschwindigkeit, mit der sie ihre Neigung ändert, sehr klein oder gleich Null geworden ist. Wenn hingegen das Pendel seinen größten Ausschlag erreicht hat und seine Bewegungsrichtung umkehrt, wenn also für einen Augenblick Ruhe vorhanden ist, dann geht die Schwungradachse mit der größten Winkelgeschwindigkeit durch die Mittellage und das Schwungrad übt dann die größte Wirkung aus. Man ersieht also, daß die Verältnisse für die Äußerung eines möglichst großen Einflusses der gyroskopischen Wirkung auf das Pendel nicht günstig liegen.

Zur Erzielung einer wirksameren Beeinflußung der Pendelbewegung muß daher die Oscillation des Rahmens mit der Schwungradachse in geeignetem Maße eingeschränkt werden. Es geschieht das an dem in Fig. 9 dargestellten Modell am einfachsten in der Weise, daß man die Bewegung des Schwungradrahmens durch Anziehen der Schrauben bei p bis zu einem gewissen Grade bremst. Die Schwingungen des Schwungradrahmens haben alsdann einen geringeren Ausschlag und die Phasenverschiebung zwischen den beiden hier in Betracht kommenden Schwingungen wird nunmehr größer als 90°.

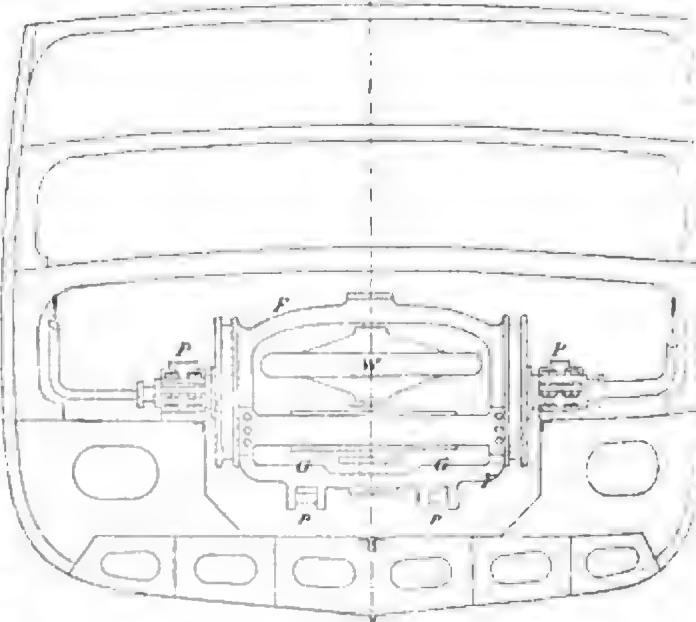
Wenn man jetzt, bei gebremsten Schwungradrahmen, das Pendel in Schwingung zu versetzen sucht, so zeigt sich eine wesentlich veränderte Erscheinung. Das Pendel schwingt zwar auch jetzt noch mit einer sehr großen Periode, aber der Schwingungsausschlag nimmt bei jeder Schwingung ganz beträchtlich ab, sodaß es schon nach etwa 2 vollen Schwingungen zur Ruhe kommt.

Die Schwingungen des Pendels erfahren also, wie man sich wissenschaftlich auszudrücken pflegt, eine Dämpfung, indem die in dem Pendel enthaltene Energie durch die Reibung an dem Schwungradrahmen vernichtet wird.

Die hier an dem Pendel erläuterte gyroskopische Wirkung eines rotierenden Schwungrades läßt sich, wie ohne weiteres zu übersehen, auch zur Dämpfung der Rollbewegungen eines Schiffes verwenden.

In einem großen Rahmen *FF* (Fig. 10a), der um eine

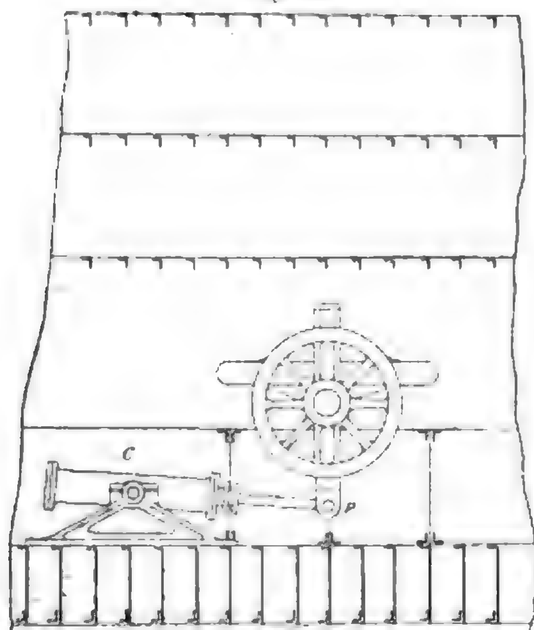
Fig. 10.



horizontale, quer zur Längsrichtung des Schiffes liegenden Achse, mit Hilfe der beiden Zapfen *PP* drehbar ist, wird die

vertikale Achse des Schwungrades W gelagert, das am bequemsten durch einen Elektromotor oder durch eine Dampfturbine in schnelle Umdrehung versetzt wird.

Fig. 10b



An dem Rahmen ist ein Zapfen p (Fig. 10b) angebracht, der mit der Kolbenstange eines hydraulischen Bremszylinders C verbunden wird, und gestattet, die Schwingungen des Rahmens FF durch Drosselung der Kanalquerschnitte in beliebiger Weise zu bremsen. Analog der Einrichtung an dem Pendelmodell ist der Rahmen an seinem unteren durch ein Gewicht G beschwert, oder die Zapfen PP sind etwas oberhalb des Gesamtschwerpunktes des Rahmens angebracht.

Sobald irgend eine äußere Veranlassung eine Neigung des Schiffes quer zu seiner Längsachse einleitet, wird sich der Schwungradrahmen beträchtlich neigen, wodurch, wie bei dem Pendelmodell, Momente auftreten, die nicht allein die *Schiffsschwingungen wesentlich verlangsamen, sondern auch den Schwingungsausschlag sehr beträchtlich vermindern.*

Diese beiden Umstände sind aber gerade diejenigen, die allein geeignet sind, den Einfluß der Wellen auf die Erzeugung der Rollbewegungen zu vernichten. Ein mit der geschilderten Einrichtung ausgerüstetes Schiff wird demnach nur noch ganz geringfügige Rollbewegungen zeigen können; dagegen wird der im Innern des Schiffes aufgehangene Rahmen mit dem Schwungrad heftig hin- und herpendeln.

An dem Modell, das hier ausgestellt ist, gewinnt man sehr bald die Überzeugung, daß die Energie, die dem Schiff durch die Wellenbewegung zugeführt wird, auf den Schwungradrahmen übertragen und durch die an ihm angebrachte Bremseinrichtung vernichtet wird. Der Schiffskörper selbst übermittelt nur diese Energieübertragung von den Wellen auf das Schwungrad, wozu, wie sich aus der Theorie des Kreisels ergiebt, schon eine ganz minimale Neigung des Schiffes genügt.

Wir haben also in der geschilderten Einrichtung ein gutes Mittel, um die Rollbewegung eines Schiffes, wenn auch nicht ganz zu vernichten, so doch auf ein Minimum zu reduzieren.

Bei einem Schiff wird die Wirkung eines Schwungrades natürlich nicht in dieser auffälligen Weise auftreten, wie bei dem Modell. An letzterem sind die Verhältnisse mit Bezug auf die Dimensionen übertrieben, denn der Durchmesser und das Gewicht des Rades sind verhältnismäßig so groß, wie sie in Wirklichkeit nicht ausgeführt werden können. — Auf der andern Seite ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Peripheriegeschwindigkeit des Schwungrades am Modell nur etwa 1/10 derjenigen ist, die es mit Rücksicht auf den Maßstab des Modells haben müßte, da der Elektromotor eine höhere Geschwindigkeit nicht ermöglicht. Die Übertreibung der Wirkung am Modell ist also nicht gar so groß, wie das auf dem ersten Moment wohl aussieht.

Es wird nun die Frage aufgeworfen werden können: Ist die Wirkung eines Schwungrades von den Dimensionen, wie es in einem Schiff noch zur Anwendung gelangen kann, wirklich genügend, um einen merklichen Einfluß auf die Rollbewegungen ausüben zu können? Oder mit andern Worten: Wird der Durchmesser eines Schwungrades, das eine merklich dämpfende Wirkung auf die Rollbewegung eines Schiffes ausüben kann, nicht so groß, daß die Ausführung der ganzen Einrichtung praktisch unmöglich oder doch unzweckmäßig ist.

Zur Beantwortung dieser Frage war die theoretische Untersuchung des Systems erforderlich.

Diese schwierige Aufgabe wurde von mehreren Fachmännern, namentlich von Prof. Sommerfeld, Prof. H. Lorenz und Prof. Föppel behandelt. Der zuletzt erwähnte Herr hat sich sehr eingehend mit der Frage beschäftigt und hat für ein spezielles Beispiel, das später angeführt werden soll, die sehr umständliche Rechnung durchgeführt, aus der sich erkennen läßt, daß sich selbst bei großen Schiffen eine bedeutende Wirkung mit dem Apparat erzielen läßt.

Zum Verständnis der folgenden Resultate muß noch eines Umstandes Erwähnung getan werden, der in dem Vorhergehenden noch übergangen wurde.

Die Schwungradachse führt nämlich nicht allein die bisher besprochenen Schwingungen in gleicher Periode mit der Rollbewegung des Schiffes aus, sondern zeigt auch noch kleine Schwingungen von sehr kurzer Periode, die man in der Theorie des Kreisels mit dem Ausdruck Nutation bezeichnet. Bei einer großen Umdrehungsgeschwindigkeit ist ihre Amplitude und ihre Periode sehr klein, bei abnehmender Umdrehungsgeschwindigkeit nehmen jedoch beide Werte zu. Die Nutationen lassen sich an jedem Kreisel, nachdem seine Geschwindigkeit schon stark abgenommen hat, in der Form der bekannten taumelnden Bewegungen, kurz vor dem Umfallen des Kreisels, deutlich beobachten. — Die Perioden dieser kleinen Nebenschwingungen sind in der folgenden Tabelle mit aufgeführt.

Um ein Bild davon zu geben, welchen Einfluß die Aufstellung eines Schwungrades an Bord eines Dampfers mittlerer Größe hat, sollen in Folgendem die Rechnungsresultate für ein bestimmtes Beispiel gegeben werden.

Es wurde ein Dampfer von 6000 metrischen Tonnen (5905,5 engl. tons) angenommen, der bei einer metacentrischen Höhe von 0,45 m ($17^3/_4$ Zoll engl.) ohne Schwungrad eine Schwingungsperiode von 15 Sekunden (für eine Doppelschwingung) besitzt.

An Bord dieses Schiffes soll ein Schwungrad von 4 Meter Durchmesser (13,12 Fuß engl.) und von 10 Tonnen Gewicht (9842 tons engl.) aufgestellt sein, das mit einer Peripheriegeschwindigkeit von 200 Meter (656 Fuß engl.) pro Sekunde rotiert. Diese Umdrehungsgeschwindigkeit läßt sich bei sorgfältiger Konstruktion des Schwungrades und unter Verwendung des besten Materials noch ohne Gefahr anwenden.

Das Gesamtgewicht des Schwungrades mit dem schwingenden Rahmen und der Antriebsvorrichtung wurde auf etwa 20 Tonnen angenommen und die Anordnung der Schwingzapfen des Schwungradrahmens soll der Art sein, daß der Abstand r des Schwerpunkt des Ganzen einmal 0,5 Meter ($19^5/_8$ Zoll) unterhalb der Schwingachse beträgt und bei einer zweiten Anordnung 1 Meter ($39^3/_8$ Zoll). Das bei den Oscillationen des Schwungradrahmens an der hydraulischen Bremse zu überwindende Moment, eine Winkelgeschwindigkeit 1 vorausgesetzt, ist in der Tabelle in Kilogramm-Metern angegeben und mit k bezeichnet. Mit γ ist der Winkel des Phasenunterschiedes bezeichnet, um den die Schwingungen des Rahmens hinter denen des Schiffes zurückbleiben.

		$r = 0{,}50$ m					$r = 1{,}00$ m	
Moment an der Bremse in Kilogramm-Metern für die Winkelgeschwindigkeit = 1.		$k =$ 8280	$k =$ 11700	$k =$ 18500	$k =$ 26300	$k =$ 39000	$k =$ 20000	$k =$ 48000
Schwingungsperiode des Dampfers für eine Doppelschwingung.		21,8	21,5	21,1	20,6	19,0	18,5	17,6
Dämpfungscoefficient		0,0185	0,026	0,041	0,058	0,079	0,020	0,0415
Nach einer Doppelschwingung ist der Ausschlag auf nebenstehenden Bruchteil des Anfangswinkel verringert.		0,67	0,57	0,42	0,30	0,22	0,69	0.48
Nebenschwingungen des Schwungrades	Periode in Sekunde	2,8	3,5	Bei diesem Bremsmoment sind die Nebenschwingungen aperiodisch gedämpft.			3,8	Aperiodisch gedämpft
	Dämpfung	Nach 1 Sekunde vermindert auf $^1/_4$	Nach 1 Sekunde vermindert auf $^1/_7$				Beträchtlich gedämpft	
Verhältnis zwischen der Neigung des Schwungrad-Rahmens und der Neigung des Schiffes.		12,0	12.0	11,6	11,4	9,9	6,78	6.01
Phasenverschiebungswinkel γ		78° 35'	75° 20'	66° 20'	55° 40'	40° 40'	74° 0'	52° 20'

Man ersieht aus den Zahlen dieser Tabelle, daß die Wirkung des Schwungrades auf die Rollbewegung des Schiffes eine sehr energische ist, denn z. B. für $r = 0{,}5$ Meter und $k = 26{,}300$ ist schon nach einer Schwingung des Ausschlagswinkels auf 0,3 des Anfangswertes vermindert und dieses Verhältnis geht sogar für $k = 39{,}000$ auf 0,22 herunter.

Wenn also das Schiff durch irgend eine Veranlassung einen Schwingungsausschlag von etwa 4 Grad nach einer Seite erreicht hat, so wird es sich bei der nächsten Schwingung nur noch ungefähr um 1 Grad neigen und nach Verlauf von zwei Schwingungen wird das Schiff praktisch zur Ruhe gekommen sein, während bei einem Schiff, wie das angenommene, ohne Schwungrad voraussichtlich erst etwa nach 6 bis 7 Schwingungen Ruhe eintritt.

Wie die Tabelle weiter zeigt wird die Schwingungsperiode des Schiffes nicht unwesentlich vergrößert, wodurch bekanntlich der Einfluß der Wellen zur Erzeugung von Querschwingungen beträchtlich abgeschwächt wird. Zur Erzielung einer möglichst großen Periode ist es jedoch, wie man sieht, notwendig den Wert r innerhalb gewisser Grenzen zu halten.

Bei der Rechnung von der die Resultate hier angegeben sind, ist auf die dämpfende Wirkung des Wasserwiderstandes keine Rücksicht genommen; das Schiff wird also in Wirklichkeit noch rascher zur Ruhe kommen als es hier angegeben ist.

Es ergibt sich weiter aus der Rechnung, daß die Nebenschwingungen (Schwingungen zweiter Ordnung) in fast allen Fällen durch die Bremsung aperiodisch gedämpft und also unschädlich sind. Erschütterungen durch das Schwungrad sind also nicht zu befürchten.

Das von der Bremse aufzunehmende Moment hängt von der Winkelgeschwindigkeit ab, mit der der Schwungradrahmen durch die Mittellage schwingt. Diese wird in unserm Beispiel etwa 0,16 betragen und wenn ein Wert von $k = 26{,}300$ Kilogramm-Meter zur Anwendung kommen soll, so ergibt sich alsdann das Moment der Bremse zu 4200 Kilogramm-Meter. Wenn also der Zapfen an dem der Bremskolben angreifen soll, in unserem Beispiel zwei Meter von den Schwungachsen des Schwungradrahmens entfernt ist, so müßten die Bremskolben einen Druck von 2,1 tons aufnehmen.

Da der Schwungradrahmen, wie die Tabelle zeigt, ungefähr 10 bis 11 mal so große Ausschläge macht, wie das Schiff selbst, so würde bei sehr starken Rollbewegungen der Schwungradrahmen sich ganz umlegen können, was nicht zulässig wäre. Es ist also eine Vorrichtung anzubringen in Form einer Bandbremse oder eines Puffers, der den Rahmen verhindert, eine größere Neigung zu erreichen als etwa 30 bis 45 Grad.

Es wurde nun angenommen, das Schiff sei durch eine äußere Veranlassung bis zu einem Winkel von 18 Grad nach Steuerbord geneigt worden; eine Annahme, die bei einem mit einem Schwungrad ausgerüsteten Schiffe eigentlich nicht zulässig ist. Das Schiff wird dann eine halbe Schwingung nach Backbord bis zu 13 Grad, hierauf eine halbe Schwingung bis zu 8 Grad nach Steuerbord machen und nach der dritten halben Schwingung erreicht das Schiff nur noch einen Winkel von 3 Grad. Während dieser Zeit werden die Schwingungen des Schwungradrahmens so heftig sein, daß sie mittels der Bandbremse oder durch Puffer bei etwa 45 Grad Neigung aufgefangen werden müssen. Von dem Moment ab, wo die Schwingungen bis auf etwa 3 Grad abgedämpft sind, werden die Schwingungen so verlaufen, wie durch die Tabelle erläutert ist, das heißt nach zwei weiteren Schwingungen wird das Schiff praktisch zur Ruhe gekommen sein.

So starke Neigungen werden aber bei einem mit einem Schwungrad ausgerüsteten Dampfer überhaupt nicht vorkommen, denn das Charakteristische der Einrichtung besteht darin, daß das Schiff größere Schwingungsausschläge überhaupt garnicht erreicht.

Bei einem Schiff ohne Schwungrad bringt eine Welle eine gewisse Neigung des Schiffes hervor, die durch die nächst-

folgenden Wellen immer mehr vergrößert wird. Diese rasche Zunahme des Schwingungsausschlages nach mehreren aufeinanderfolgenden Wellen ist nur dadurch möglich, daß der dämpfende Widerstand des Wassers so lange sehr klein bleibt, als der Schwingungsausschlag nicht schon einen beträchtlichen Wert erreicht hat; oder mit anderen Worten, die durch den dämpfenden Widerstand konsumierte Arbeit kommt erst bei einem sehr großen Ausschlagswinkel mit der dem Schiff durch jede Welle zugeführten Energie ins Gleichgewicht. Die heftigen Schwingungen eines Schiffes ohne Schwungrad sind also die akkumulierte Wirkung von einer ganzen Reihe von Wellen.

Wenn das Schiff mit einem Schwungrade ausgestattet ist, liegen die Verhältnisse jedoch wesentlich anders. In diesem Falle erfahren auch die Schwingungen mit kleinem Ausschlag eine energische Dämpfung, so daß eine Akkumulation von Schwingungen überhaupt nicht eintreten kann.

Hierin liegt der Hauptvorteil der Einrichtung und gleichzeitig die Garantie für den Erfolg.

Es wird noch von Interesse sein, einen ungefähren Anhalt dafür zu geben, wie groß das Schwungrad für ein gegebenes Schiff sein muß, um einen genügenden Effekt zu erzielen.

Es sollen folgende Bezeichnungen benutzt werden:

J Das Trägheitsmoment des Schwungrades bezogen auf seine Drehungsachse.

w Die Winkelgeschwindigkeit des Schwungrades.

Θ Das Trägheitsmoment des Schiffes, bezogen auf seine horizontale, durch den Schwerpunkt gehende Längsachse.

u_0 Die Maximal-Winkelgeschwindigkeit mit der das Schiff ohne Schwungrad bei Schwingungsausschlägen von φ_0 durch die Mittellage geht.

Um eine energische Wirkung zu erzielen, ist erforderlich, daß der Wert

$$\frac{J w}{\Theta u_0} = \frac{1}{5}$$

ist; aber auch schon für

$$\frac{J w}{\Theta u_0} = \frac{1}{10}$$

wird die Einrichtung in vielen Fällen genügen.

Im Vergleich mit Θ wird J allerdings immer nur sehr klein sein, dagegen wird die Winkelgeschwindigkeit w des Schwungrades ganz beträchtlich größer sein können, als die Winkelgeschwindigkeit des Schiffes bei den Rollbewegungen in stürmischem Wetter, so daß es also möglich sein wird das obenbezeichnete Verhältnis in die erforderlichen Grenzen zu bringen.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Ausführung der hier in rohen Umrissen geschilderten Einrichtung viele und vielleicht unerwartete Schwierigkeiten bieten wird, die sich aber wohl bei dem heutigem Stand der Ingenieur-Wissenschaften überwinden lassen dürften.

Soviel sich bis jetzt übersehen läßt ist anzunehmen, daß sich die Einrichtung auf Dampfern von mäßigen Dimensionen, z. B. auf »Cross Channel Steamers« und auf Dampfern zu ähnlichen Zwecken mit Erfolg verwenden lassen wird, und daß dadurch die Unannehmlichkeiten, die eine Seereise vielen Passagieren bietet, sehr vermindert werden können.

Dessen ungeachtet möchte ich betonen, daß ich mit dem vorliegenden Aufsatz zunächst nur im Auge hatte, das wissenschaftliche Interesse an meinem Vorschlag zu erwecken, während die Frage der praktischen Ausführung der Zukunft überlassen bleiben muß.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Suezkanal-Gesellschaft bestellte bei Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd. in Wallsend ein **Schwimmdock** von etwa 3000 t Tragfähigkeit zur Benutzung für die den Kanal passierenden Dampfer.

* * *

Die Stettiner Oderwerke erhielten den Auftrag zur Lieferung eines **Frachtdampfers** von 3000 t Tragfähigkeit für Stettiner Rechnung. Das Schiff wird 84 m lang, 12,5 m breit, 6,25 m hoch und erhält eine Dreifach-Expansionsmaschine von 800 ind. Pferdekräften.

* * *

Die Schiffswerft von F. Schichau hat von der Firma Berlind, Bersen & Co. in Gothenburg Auftrag bekommen, **drei Frachtdampfer** in Größe von etwa 1500 t dw., Schwesterschiffe von dem vor einigen Wochen für die gleiche Firma abgelieferten Dampfer »Lutti« zu bauen.

* * *

Probefahrten.

Der auf der A.-G. »Weser« Bremen für die D.-Gesellschaft »Neptun« gebaute Dampfer »**Vulkan**« machte am 21. April seine Probefahrt, die in jeder Beziehung ein zufriedenstellendes Ergebnis zeitigte.

* * *

Der für die Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. bei Blohm & Voss erbaute Doppelschrauben-Passagierdampfer »**Cap Ortegal**« machte am 20. April in Gegenwart zahlreicher Gäste seine Probefahrt, auf der die 4200 Pferdekräfte indizierenden Maschinen dem Schiff eine Fahrt von 13½ Knoten gegeben haben. Da wir über die Einrichtungen dieses vornehm ausgestatteten Schiffes schon bei seinem Stapellauf berichtet haben, müssen wir uns auf die vorliegenden Bemerkungen beschränken.

* * *

Nach dem Geschäftsbericht der **Schiffswerfte und Maschinenfabrik** (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.-G. hat das abgelaufene Jahr umsomehr befriedigt, als es trotz gedrückter Preise für Schiffsneubauten ein günstigeres Resultat als das Vorjahr ergab. Für das neue Jahr ist die Gesellschaft mit Aufträgen so reichlich versehen, daß sie bis in den Dezember hinein voll beschäftigt ist. Einem Betriebsgewinn von ℳ 59,936.— stehen Abschreibungen von ℳ 35,737.— gegenüber. Die Dividende von ℳ 12,000.— beträgt 4%.

Vermischtes.

Eine neue Unfallverhütungsvorschrift empfiehlt das Seeamt zu Hamburg aus Anlaß seiner Untersuchung über eine tötliche Verletzung, von der ein Schmierer durch Herabfallen in die Maschine betroffen worden ist. »Es ist anzunehmen«, heißt es in dem Spruch, »daß er (der Schmierer) von dem Gewicht des »Aspinall-Regulators«, der sich beim Stampfen des Schiffes selbsttätig auslöst, getroffen und tötlich verwundet worden ist. Es empfiehlt sich zwecks Vermeidung ähnlicher Unfälle, solche Maschinenteile, die nur zeitweise und überraschend in Tätigkeit treten, mit einer Schutzvorrichtung, die sich im vorliegenden Fall auch ohne Schwierigkeit anbringen läßt, zu versehen. Der Maschinenleitung ist ein Vorwurf nicht zu machen.«

Als Verbesserung der **Fahrpläne** der **Nordsee-Linie** in Hamburg sind besonders die Vermehrungen der Fahrten in der Vorsaison, dreimal wöchentlich nach Cuxhaven, Helgoland und Sylt, und die Vermehrungen der Verbindungen nach Norderney hervorzuheben, die in der Hauptsaison (1. Juli-15. Sept.) fast täglich durchgeführt werden. Als neue Verbindung ist die Fahrt nach Langeoog zu erwähnen. Auch bessere Anschlüsse von Berlin und Hamburg über Cuxhaven durch Schnellzüge sind für den Reiseverkehr nach den Nordseebädern geschaffen.

Feuerlöschapparate System Gronwald. Die Deutsche Schiffs-Feuerlöschgesellschaft m. b. H., Bremen, hat eine Liste der mit ihren Löschapparaten nach dem Kohlensäure-System Gronwald ausgerüsteten Schiffe herausgegeben. Von hamburgischen Reedereien ging die Firma G. J. H. Siemers & Co. mit der Einführung des genannten Systems auf den Viermastern »Edmund«, »Hans« und »Kurt« zuerst voran. Die Reederei-Aktiengesellschaft von 1896 hat zwei Schiffe damit eingerichtet (»Olinda« und »Ostara«), desgleichen die Reederei M. G. Amsinck (»Pallas« und »Antigone«). Die »Osorno« von der Reederei N. H. P. Schuldt erhält die Einrichtung in diesen Tagen. Vor kurzer Zeit wurden der Viermaster »Atlantique« von der Reederei Ant. Dom. Bordes & fils in Dünkirchen, sowie das norwegische Schiff »Boelgen« mit der Einrichtung versehen. Von bremischen Schiffen sind in der Liste aufgeführt solche von den Reedereien Triton, Dampfschiffahrtsgesellschaft, Rickmers Reismühlen, Schiffs- und Schiffsbaugesellschaft, D. H. Wätjen & Co., Reederei Visurgis Aktiengesellschaft, W. A. Fritze & Co. und J. Tideman & Co. Der Liste sind Berichte über praktische Resultate beigefügt.
(Hamb. Korresp.)

Nach dem Jahresbericht über die im Jahre 1903 erfolgten **Seedampfmaschinisten-Prüfungen** in Hamburg, Bremen, Flensburg, Geestemünde und Bremerhaven haben im ganzen 20 Prüfungen stattgefunden, zu denen 710 Prüflinge gegenüber 697 Prüflingen im Jahre 1902 zugelassen wurden, und zwar 62 pCt. in Hamburg, 16 pCt. in Bremerhaven, 10 in Flesburg, 8 in Bremen und 4 in Geestemünde. Von den 710 Prüflingen haben 92, also 13 pCt., die Prüfung nicht bestanden gegen 15,2 im Vorjahre und 18,4 im Jahre 1901. Es sind 11 Aufzeichnungen und 5 Prämien verteilt worden und zwar in Hamburg 7, Flensburg 3, Bremen 1. Vorbereitet waren in einer öffentlichen Maschinistenschule 535 = 75,35 pCt., in einer Privatvorbereitungsanstalt 89 = 12,54 pCt., anderweitig 86 = 12,11 pCt. Das mittlere Lebensalter aller Prüflinge betrug 27,6 Jahre.

Prüfungswesen.

An der *Seefahrtschule zu Bremen* soll am *Freitag, den 13. Mai*, Vm. 9 Uhr, eine *Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt* beginnen. Anmeldungen sind bis zum 9. Mai an den Vorsitzenden der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling zu richten.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. März 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	21	72	24	69
Beschädigungen . .	444	186	484	263

Nach Flaggen geordnet gingen im März 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	18	niederländische	1	—
belgische	1	—	norwegische	1	8
britische	8	22	portugiesische	—	1
dänische	1	1	russische	—	2
deutsche	1	1	schwedische	—	3
französische	2	6	türkische	—	1
griechische	—	1	uruguaysche	—	1
italienische	3	7	zusammen	21	72
japanische	1	—			

Den Schiffsverkehr mit Bombay vermittelten im Jahre 1902/03 im ganzen 911 Schiffe von 1 290 265 t R., welche aus nicht indischen Häfen in Bombay eintrafen. Darunter befanden sich 347 Segler mit einem Raumgehalt von 33 356 t R. Die Zahl der aus dem Hafen von Bombay ausgelaufenen Schiffe belief sich auf 728 von 1 208 293 t R. Der gesamte Übersee-Schiffsverkehr wies gegen das Vorjahr eine Zunahme von 45 413 t R. auf. Unter den ein- und ausgehenden Schiffen befanden sich 86 (18) von 176 385 (29 320) t R. in Ballast. Von deutschen Schiffen liefen 50 im Hafen von Bombay ein.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Reichstag hat das Gesetz, wonach die Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber erkrankten Seeleuten aller Grade generell auf 26 Wochen ausgedehnt wird, in 2. Lesung angenommen. Das Gesetz tritt am 15. Mai 1904 in Kraft. (Wir werden darauf zurückkommen.)

* * *

Der hamburgische Senat hat bei der Bürgerschaft die Bewilligung von Mk. 8 200 000 zum Bau eines Tunnels unter der Elbe zwischen St. Pauli und Steinwärder beantragt. Bei der Ausführung des Tunnels soll auf die Möglichkeit einer späteren Fahrwasservertiefung bis zu 12 m Rücksicht genommen werden. Die Bauzeit wird auf 2—3 Jahre geschätzt. Als Frequenz werden 13 000 Personen angenommen, ferner 200 volle, 200 leere Wagentouren und 100 Karrentouren; für diese werden Gebühren von 3, 50, 30, 10 Pfg. veranschlagt.

* * *

Nach einer Untersuchung des Seeamts zu Flensburg strandete ein deutscher Dampfer an der Ostküste der Insel Zebu auf einem bisher in den Seekarten nicht vermerkten Riff. Das Riff liegt ungefähr auf 124° 3,5' östlicher Länge und 11° 8' nördlicher Breite.«

* * *

Kapt. J. E. Bernier, der gegenwärtig in Deutschland weilt, um das von der kanadischen Regierung für eine Nordpolarexpedition bestimmte deutsche Südpolarschiff »Gauß« anzukaufen will den Nordpol, indem er von der Behringstraße aus seine Fahrt beginnt, auf der letzten Strecke durch Automobile erreichen.

* * *

Aus dem Reisebericht des Kapitäns vom Norddeutschen Schulschiff »Herzogin Sophie Charlotte« geht neben anderen sehr beachtenswerten Angaben (veröffentlicht in der »Weser-Ztg.« vom 22. April) hervor, daß dieser Schnellsegler zwischen 56° und 57° südlicher Breite und 140—120° westlicher Länge Eisberge von ganz gewaltigen Dimensionen gesehen hat.

* * *

Nach dem Jahresbericht des Bremer Vereins für Seemannsheime haben 792 Seeleute (769 im Vorjahre) das Institut besucht und dort 752 Wochen gewohnt. Die Schiffsjungenmeldestelle besorgte 118 (115) Jungen Stellung. Ende dieses Jahres waren Mk. 8363 (5324) für Besucher des Seemannsheimes bei der Sparkasse hinterlegt, Mk. 1381 waren im Gewahrsam des Hausvaters, Mk. 5261 wurden per Post an Angehörige geschickt.

* * *

Im Reichstage wurde am 19. April eine vom Regierungsvertreter wohlwollend beurteilte Resolution angenommen, wonach in den nächstjährigen Etat Mittel eingestellt werden sollen, um im Auslande den deutschen Konsuln zur Unterstützung in wirtschaftlichen Angelegenheiten einen aus deutschen Kaufleuten gebildeten Sachverständigen-Beirat zur Seite stellen zu können.

* * *

Am 20. April starb durch einen Schlaganfall der Direktor der Norddeutschen Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg, Herr Otto Schulze. Durch seine hervorragende Sachkenntnis, Arbeitskraft und Liebenswürdigkeit war er in Hamburg all-

gemein geschätzt und geachtet, auch hat er vielfach auswärts als Sachverständiger wie als Vertreter der Hamburger Assekuranzinteressen Anerkennung gefunden.

* * *

Vom 1. Januar bis 31. März d. J. haben den Kaiser Wilhelm-Kanal 5372 Schiffe mit 862 799 t N.-R. (5727 mit 808 023 im Vorjahre) passiert und an Gebühren ℳ 439 589 (404 132) eingebracht.

* * *

Nachdem die Nieter in den Ausstand getreten waren, verfügte die Leitung der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck am 22. April den gänzlichen zeitweiligen Arbeitsschluß und sperrte dadurch sechshundert Arbeiter aus.

* * *

Für die Rettung von 22 Mann, der Mannschaft des englischen D. »Kentigern«, ist dem Führer des deutschen Dampfers »Albano«, Kapt. Kudenhold vom New-Yorker Lebensrettungsverein die goldene Medaille verliehen worden; die Mannschaft vom D. »Albano« wurde durch Bronze-Medaillen und durch Geldgeschenke ausgezeichnet.

* * *

Der hier in den Nr. 14 und 15 abgedruckte Vortrag des Herrn Prof. Dr. Herrmann über »Wetterprognosen für den Ozean und ihre Bedeutung für die Schiffahrt« ist bei Eckardt & Messtorff, Hamburg, als Brochüre zum Preise von Mk. 0,80 erschienen.

* * *

Ausland.

Der amerikanische Senat nahm einen Beschluß gegen die Zulassung solcher Einwanderer an, die von Dampfer-Gesellschaften auf Grund von Kontrakten, die mit einer ausländischen Regierung abgeschlossen sind, nach Amerika gebracht werden.

* * *

Nachdem in Marseille einige Schiffsoffiziere wegen einer Beschwerde des Syndikats der Seeleute niederer Chargen entlassen worden waren, beschloß die Vereinigung der Kapitäne der Handelsmarine, so lange in den Ausstand zu treten, bis ihre Kameraden wieder in ihre Stellungen eingesetzt seien.

* * *

Nach einem Bericht des Hafenmeisters aus Tientsien sollen in der Nähe des Vorgebirges Schantung Minen schwimmen. Diese Minen bedrohen natürlich die Schiffahrt von und nach Wei-hai-Wei, Tschifu und Kiautschou. Auch andere Häfen sind dadurch unsicher geworden.

* * *

Dem österreichischen Industrierate soll ein Antrag unterbreitet werden, wonach die Regierung veranlaßt werden soll, dahin zu wirken, daß die Werft des Österreichischen Lloyd nicht an ausländische Unternehmungen übergehe oder unter ausländische Leitung und Kontrolle gelange.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 25. April. Als Mitglied wird Herr Max Steffens, Lotse, aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge hält Herr Ingenieur Benjamin einen längeren mit großer Aufmerksamkeit entgegengenommenen Vortrag über Japan als Kulturnation. Seine Ausführungen gipfeln in der Behauptung, daß den Kulturnationen in ihrer Gemeinschaft der Beitritt Japans mit seiner friedliebenden, arbeitsamen und hochintelligenten Bevölkerung nur Vorteile bringen könne und werde. — Von einer Berichterstattung der Kommission zur Prüfung der von Herrn Prof. Dr. Herrmann aufgestellten Wetterprognosen wurde abgesehen, dafür aber der Kommission die von ihr nachgesuchte Vollmacht erteilt: über das Ergebnis ihrer Untersuchung sowohl dem Verein wie Prof. Dr. Herrmann später Mitteilung zu machen. — Zur Besprechung kam darauf der Antrag: »Die Signale des Wasserstandsanzeigers bei Brunshausen in einer dem Verkehr entgegenkommenderen Ort abzuändern und bei Krautsand einen Wasserstandsanzeiger mit Nachtsignalen zu errichten.« Die Notwendigkeit dieser Vorschläge wird durch die Bedürfnisse der großen Schiffe bedingt, für die es von Bedeutung ist, die Signale über den Wasserstand der Elbe möglichst frühzeitig zu kennen, um darnach den weiteren Verlauf der Reise bestimmen zu können. Die Errichtung eines Wasserstandsanzeigers bei Krautsand wird mit Rücksicht auf seine zum Ankern vorzüglich geeignete Reede befürwortet, der von großen Schiffen zweifellos der Vorzug vor Brunshausen gegeben werden würde, sofern sie durch Signale schon dort erfahren, daß sie des geringen Wasserstandes wegen den Hamburger Hafen während derselben Tide nicht erreichen können. Bei der Deputation für Handel und Schiffahrt soll aus den angeführten Gründen die Errichtung eines Flutmessers bei Krautsand und die Verbesserung der Signale des Flutmessers bei Brunshausen angeregt werden. — **Am 30. April: Schlußkommers.**

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 21. April abgehaltenen Versammlung wurden 5 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen lag ein Bericht über die letzte Reise des Schulschiffes »Herzogin Sophie Charlotte« vor. Durch die Rückreise von Melbourne nach Hull in 76 Tagen habe die »Herzogin Sophie Charlotte« in Bezug auf Schnelligkeit der Reise alle andern bisher von Segelschiffen erzielten Erfolge übertroffen. Vielleicht sei es keine Überhebung, wenn man einen solchen Erfolg auf die Führung und Navigierung an Bord zurückführe. Dabei sei zu erwähnen, daß die hervorragenden Leistungen dieses Schulschiffes erzielt worden seien, trotzdem Kapitän und Offizier desselben ihre praktische Ausbildung in Navigation und sonstigen Schiffsoffiziersdienste auf der Brücke genossen haben. — Eine längere Besprechung knüpfte sich an ein von einer hamburgischen Reederei erbautes Schulschiff, da der Zustand des Schiffes selbst wie auch die Verhältnisse an Bord eine Beachtung seitens des Vereins wünschenswert zu machen scheinen.

Büchersaal.

Segelhandbuch für den Irischen Kanal. Zweite Auflage. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin 1904. Preis ℳ 5.—.

Das Segelhandbuch, das in dieser zweiten Auflage die beiden Bände der ersten zu einem vereinigt, umfaßt das Gebiet zwischen Tusker Rock — Smalls im Süden und Malin Head — Nordwestspitze von Islay im Norden. Den Bearbeitern des Werkes haben als Material gedient: die britischen Segelhandbücher für diesen Küstenteil, Konsulats- und Kapitänsfragebogen der Seewarte und die »Nachrichten für Seefahrer« bis zum 27. Februar 1904. Der Herausgeber ersucht die deutschen Seeleute, Angaben zur Berichtigung und Vervollständigung der nächsten Auflage an das Reichs-Marine-Amt, Nautische Abteilung, Matthäikirchstraße 9 zu richten.

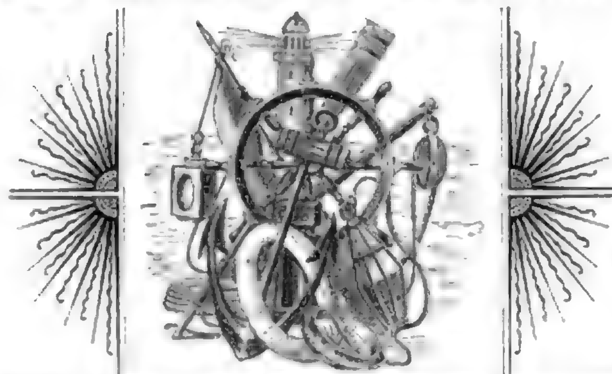
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Nebel-Schallsignale.

Aus dem Ergebnis der vom Verband veranlaßten Umfrage bei allen aktiven deutschen Schiffsführern zieht unser Mitglied Herr Kapt. Leithäuser folgende Schlüsse:

»Von 239 Kapitänen beantworteten 155 die Frage 1, ob sie die bestehenden Nebelsignale für ausreichend hielten, mit Ja und 84 mit Nein. Von den 155 Ja wünschen aber 83 die Steuersignale, wenn in Sicht auch als Nebelsignale, indem sie die Frage 3c demgemäß beantworten.

Dadurch stellen sich die Antworten, ob die bestehenden Nebelsignale ausreichend sind, mit 167 Nein zu 72 absoluten Ja. Frage 2 verlangt Gründe zur Bejahung der Frage 1, und werden dieselben von 239 Antwortbogen 100 mal gegeben, meistens dahin lautend, daß mehr Signale zu Irrtümern Anlaß geben.

Zu Frage 3 sind von den 239 für a fakultative Seitenschallsignale 63, für b obligatorische Kurssignale 19 und für c Steuersignale als Nebelsignale 144. Das obige Resultat der eingelaufenen Antworten ist für denjenigen, der etwas daraus lernen will und Erfahrung, sowie praktische Meinung bei technischen Schiffahrtsfragen mit in Betracht zieht, hochinteressant.

Was will diese große Majorität mit den Steuersignalen, wenn nicht in Sicht im Nebel? Weiter nichts als ein notwendiges Mittel zur Verständigung und zum Freifahren bei Nebel, bei Annäherung an ein anderes Nebelsignal, wenn noch nicht in Sicht voneinander.

Denn von den praktisch verantwortlichen Schiffsführern vertritt wohl Keiner die Ansicht, sich vorsichtig erst in Sicht zu laufen, ehe man bei gefahrdrohender Annäherung Ausweichemanöver macht, und wenn hier von 239 aktiven Kapitänen 144 vertrauensvoll kommen und sagen, meine Herren, das ist notwendig und Viele davon sagen, wir haben das schon getan und tun müssen, obgleich es gegen das Gesetz ist, weil wir uns nicht anders helfen konnten, und wir es nicht erst auf einen Krach ankommen lassen wollten, dann sollte eine derartige offene Meinung auch nicht ungehört verhallen.

Was tut diese Majorität aktiver Kameraden schon teilweise jetzt mit den Steuersignalen im Nebel, und was beabsichtigen die Übrigen damit zu tun?

Sich soweit menschliches Können und Wissen und die technischen Schiffahrtshülfsmittel reichen, vorsichtig im Nebel von einander frei zu fahren, unter Obachtnahme der möglichen Fehler.

Der aktive Praktiker selber wird vorkommende Hörfehler sicher nicht bestreiten, aber ebensowenig kann der Theoretiker bestreiten, daß der Schiffsführer, wenn er ein anderes Nebelsignal hört, annehmen muß, daß sich dasselbe auch dort befindet, woher er es hört, um überhaupt die Möglichkeit zu haben, sich vorsichtig daran frei zu manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist, wie Art. 16 Abs. 2 so schön sagt; oder wann ist sonst die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber? Wenn er es garnicht hört oder garnicht mehr hört?

Um das Resulsat zu erzielen, muß ihm eben eine Möglichkeit der Verständigung über die gegenseitige Lage vor dem Insichtlaufen im Nebel gegeben werden, den Dampfern ebensowohl wie den Segelschiffen, welche trotz Allem, was gesagt wird, schon Lagesignale im Nebel wenn nicht in Sicht haben.

Und weil der Dampfer dieselben nicht hat, dreht er jetzt bei gefahrdrohender Annäherung an ein anderes Signal im Nebel von demselben ab und zeigt das Rudersignal an, obgleich das Verfahren gegen das Gesetz und ohne vorherige Verständigung über die zugekehrten Seiten auch nicht immer ganz einwandfrei ist. Aber der Schiffsführer hat eben nichts Anderes und muß sich hier im Falle der Not selber helfen, wenn ihm das Gesetz nicht helfen will. Diese Hilfe könnte eintreten durch die Einführung zweier fakultativer Seitenschallsignale, wie sie von mir vorgeschlagen sind, denn wenn dieselben vor dem Rudermanöver und dem Rudersignal im Nebel gegeben werden, wird man sich sicher besser freifahren.

Von Laien und hauptsächlich von Rechtsgelehrten wird den Seeleuten häufig vorgeworfen, daß sie die Gesetze nicht gehörig in Obacht nehmen, und zwar ganz offen.

Dann darf der Seemann ja wohl auch ein offenes Wort äußern. Im Allgemeinen neigt der Seemann nicht zur Gesetzesübertretung, denn seine ganze Erziehung hält ihn in straffer Disziplin. Er hat aber nicht mit Menschengesetzen allein zu tun, sondern auch mit den Naturgesetzen und -Gewalten. Letztere stehen über den ersteren, und wenn der Mensch seine Gesetze den Naturgesetzen nicht bestmöglichst anpaßt, wird er häufig in die Lage kommen, die Menschengesetze übertreten zu müssen.

Die Rechtsprechung der obersten Seegerichtshöfe bei Nebelkollisionen können doch keinem Seemann imponieren, aus dem Grunde, weil in der Gesetzgebung die Grundsätze, wonach die hohen Gerichtshöfe Recht sprechen, garnicht enthalten sind.

Wo steht z. B. geschrieben, daß man bei Nebel nicht schneller fahren darf, als um einem in Sicht kommenden Fahrzeuge ausweichen zu können?

Den Grundsatz haben die hohen Herren auf der Washingtoner Konferenz aus den Büchern rausgegraben, statt den Naturgesetzen zu lauschen, was wohl mit ihnen zu machen wäre; es ist aber bei den gegenseitigen Höflichkeiten nicht dafür gesorgt worden, daß der Grundsatz nun auch im Gesetze zum Ausdruck gelange, obwohl weiter darnach Recht gesprochen werden wird, und obwohl derselbe, wenn er im Gesetz zum Ausdruck gelangt wäre, wohl manchen Schiffsführer oft zu noch vorsichtigerem Fahren im Nebel veranlaßt hätte. Wo steht weiter geschrieben, daß ein Dampfer im Nebel mit 6 Seemeilen Fahrt die mäßige Geschwindigkeit überschritten hat, weil er mit 5 Seemeilen noch Steuer im Schiff behält?

Das sind willkürliche Rechtsprechungen, die, weil sie nicht im Gesetze stehen, dem gewöhnlichen Rechtsinn der Seeleute sicher nicht einleuchten, und nach denen man deshalb auch nicht handeln kann.

Man binde dem Schiffsführer also nicht unnötig die Hände, sondern spreche klar im Gesetze aus, was man von ihm will. Auch passe man die Seegesetze den bestehenden Verhältnissen und den Naturgesetzen so gut wie möglich an.

Dazu soll mein Vorschlag der fakultativen Seitenschallsignale dienen, und das ist, was die Majorität der aktiven Herren will, wenn sie die Steuersignale im Nebel erlaubt haben wollen; die 3 Töne des dritten Signals des Artikels 28, meine Maschine geht volle Kraft rückwärts, können ohne Schaden auch gern im Nebel erlaubt werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 19. Hamburg, den 7. Mai. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Krankenfürsorge für Seeleute.

Der Entwurf eines Gesetzes über die Krankenfürsorge der Seeleute, oder wie der Gegenstand auf Antrag des Abg. Kirsch (Ztr.) zutreffender heißt: »Entwurf eines Gesetzes betr. Abänderung der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuches«, ist vom Reichstag am 28. April angenommen worden. Während die Regierung nur die Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber erkrankten Seeleuten generell auf 26 Wochen ausgedehnt, also nur den § 59 dementsprechend geändert wissen wollte, hat der Reichstag — auf Antrag von den Zentrumsabgeordneten Kirsch und v. Savigny — noch zu Gunsten der Stewards Abänderungen des § 61 Abs. 2 der Seemannsordnung vorgenommen. Nach diesem Paragraphen wird bekanntlich dem erkrankten Schiffsmann während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt ein Viertel seiner Heuer ausgezahlt, sofern er »bisher ganz oder überwiegend den Unterhalt seiner Angehörigen aus seinem Heuerverdienste bestritten hat«. Statt der Worte »aus seinem Heuerverdienste« soll es nun »aus seinem Arbeitsverdienste als Schiffsmann« heißen. Mit dieser Abänderung wird bezweckt, das tatsächliche Einkommen (Heuer plus Trinkgeld) bei der Bemessung der Unterstützung der Angehörigen in Anrechnung zu bringen. Allerdings müssen dann auch die Worte »ein Viertel der Heuer« sinngemäß abgeändert werden. Gleichfalls zu Gunsten der Stewards und zu demselben Zweck ist der Zusatz zum Absatz 2 dieses Paragraphen: »wonach für Schiffsleute, die zur Bedienung der Mannschaft oder Passagiere an Bord sind, statt der wirklich ihnen jeweilig gezahlten Monatsheuer, der für ihre Kategorie vom Reichskanzler (laut § 10 des See-Unfallversicherungs-Gesetzes) festgesetzte »Durchschnittsbetrag des monatlichen Lohnes oder Gehalts zu berücksichtigen ist« — sofern es sich um die Unterstützung ihrer Angehörigen handelt. Beide Anträge bedingen hauptsächlich eine Mehrbelastung der Passagier-Reedereien. Gegen den ersten läßt sich, weil er zweifellos gerechtfertigt ist, nichts einwenden. Eine endgültige Stellungnahme zu dem zweiten müssen wir uns, weil seine finanzielle Tragweite ohne genügendes Material noch nicht zu übersehen ist, vorbehalten. Ein abschließendes Urteil ist von dem Ausfall folgender Angaben abhängig: Wie groß ist der Unterschied zwischen der wirklich ausbezahlten Heuer und dem vom Reichskanzler festgesetzten Durchschnittsbetrag? Wie oft ist seit dem 1. April v. J. von der Vergünstigung, die der § 61, Abs. 2 den Angehörigen zusichert, bei erkrankten Stewards Gebrauch gemacht? Die zweite Frage können heute allein die beteiligten Reedereien beantworten, zur leichteren Beantwortung der ersten bringen wir den vom Reichskanzler am 31. Dezember 1903 festgesetzten (spätestens bis zum 31. Dezember 1908 giltigen) Durchschnittsbetrag für das Aufwärterpersonal in Erinnerung. Darnach ist folgende durchschnittliche Monatsheuer für die nachstehenden Kategorien im Aufwärtepersonal festgesetzt werden:

Auf Passagierdampfern:		Aufwäscher	Mk. 35
Oberstewards	Mk. 150	Waschmänner	» 85
2. Stewards (Stewards mittlerer Ordnung	» 95	Waschfrauen	» 30
Proviantstewards	» 55	Stewardessen	» 50
Kapellmeisterstewards	» 110	Auf Frachtdampfern:	
Musikerstewards	» 95	Erste Stewards (Einzelstewards)	Mk 50
Stewards (Unterstewards	» 65	Zweite Stewards (Unterstewards)	» 30
Zwischendeck-Oberstewards	» 70	Pantryleute	» 45
Zwischendeck-Stew.	» 60	Aufwäscher	» 30
Pantryleute	» 60	Stewardessen, Aufwärterinnen	» 35
Pantrygehilfen	» 40	Auf Segelschiffen:	
Oberaufwäscher	» 60	Stewards	Mk. 35

Aus Vergleichen zwischen den angeführten Zahlen und den bezahlten Heuern werden sich ungefähre Schlüsse über die Höhe der Mehrbelastung ziehen lassen. — Wir dürfen diese kurze Besprechung aber nicht schließen, ohne erwähnt zu haben, daß die Sozialdemokraten mehrere — vom Reichstag abgelehnte — Anträge zu dieser Abänderung der Seemannsordnung gestellt hatten. Während eine Fürsorgepflicht des Reeders nach gültigem Recht nicht mehr besteht, sofern der Schiffsmann erst nach der Abmusterung erkrankt, forderten die Sozialdemokraten, daß die Fürsorgepflicht auch bei Erkrankungen Platz greife, die innerhalb dreier Wochen nach der Abmusterung auftreten. Ferner beantragten sie eine erhebliche Ausdehnung und Vermehrung der Fälle, in denen ein Viertel der Heuer an Angehörige erkrankter in einem Krankenhause weilender Schiffsleute zu zahlen ist und schließlich stellten sie folgenden Antrag:

> Den Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstage baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen, wodurch Personen, die auf deutschen Schiffen beschäftigt werden, soweit sie nicht dem Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883 unterliegen, gegen Krankheit versichert werden, mit der Maßgabe, daß nach Beendigung des Dienstverhältnisses das Recht auf Weiterversicherung fortbesteht, und mit der ferneren Maßgabe, daß auch für die Seeleute das Prinzip der Selbstverwaltung in gleicher Weise zur Anerkennung gelangt, wie für die übrigen der Krankenversicherung unterstellten Personen.

Weil diese Anträge nicht auf der jetzigen Grundlage der Krankenversicherung der Schiffsleute diskutierbar sind, mußte ihre Ablehnung erfolgen.

* * *

Reeder und Hafenverwaltungen.

»Willst Du, daß Dein Hafen wächst und gedeiht, dann gestalte ihn für den Reeder anziehend. Weitsichtige Hafenverwaltungen handeln nach dieser Erfahrungsregel«. Diese Sätze setzte der bekannte englische Nationalökonom Douglas Owen als Leitmotiv einer bedeutsamen Abhandlung über verschiedene Häfen voran. Er wußte, daß für den Reeder die Wahl eines Hafens für seine Schiffe nicht nur von der Höhe der Frachtsätze, sondern auch von der Erfüllung verschiedener anderer Bedingungen abhängig sei, abhängig sein müsse. Sind die Frachtbedingungen nach zwei Häfen ziemlich gleich, dann wird der Reeder, sofern er zwischen beiden zu wählen hat, denjenigen vorziehen, der ihm die größte Gewähr gibt: sein Schiff schnell und sicher wieder weiter expedieren zu können. Weil also der Reeder natürlich solche Häfen bevorzugt, deren Einrichtungen den Ansprüchen seiner Schiffe am Besten entsprechen, sind die einzelnen Hafenverwaltungen, private oder staatliche, gezwungen, Alles zu tun, was solchen Wünschen Rechnung trägt, um als Sieger aus einem Wettbewerb hervorgehen zu können. Mit anderen Worten: um den Verkehr des Hafens, den sie verwalten, zu erhöhen. Nicht der Reeder hat sich um die Häfen zu bewerben, sondern diese haben die Gunst des Reeders zu gewinnen. So war es, so ist es und so wird es, bis zum sozialdemokratischen Zukunftsstaat, immer bleiben. Das ist unsere Meinung. Anders scheint Herr Bürgermeister Dr. Mönckeberg, der oberste Verwaltungsbeamte der Hafenstadt Hamburg zu denken. In einem Trinkspruch, den er auf einem Essen bei der Probefahrt des Dampfers »Cap Ortegal« ausbrachte, hat er seine Verwunderung darüber ausgesprochen, daß die Reedereien vom Elbestrom verlangen, er solle sich ihren Wünschen mit Bezug auf seine Tiefe anpassen, statt daß die Reeder ihre Schiffe im Verhältnis zur Tiefe der Elbe bauen. Wie aus der Einschaltung (Heiterkeit) in den Berichten der Tagespresse nach diesen Worten hervorgeht, wurden die Bemerkungen Sr. Magnifizenz als Scherz aufgefaßt. Wer aber weiß, welche langwierigen Kämpfe und ernsten Vorstellungen von den Interessenten notwendig gewesen sind, ehe der hamburgische Senat die jetzt im Werk begriffene, so dringend notwendige Vertiefung der Unterelbe bei der Bürgerschaft beantragte, der wird in den im Scherz gesprochenen Worten des Bürgermeisters einen sehr ernsten, wenn nicht gar sarkastischen Hintergrund sehen und er wird nur schwer davon zu überzeugen sein: daß der hamburgischen Hafenverwaltung die eingangs erwähnte Erfahrungsformel als Leitmotiv gilt.

* * *

Streik französischer Schiffsoffiziere.

Wir sind gewohnt, unter »Streiks«, unter Dienst- oder Arbeitseinstellungen, Mittel zur Verbesserung der Lohn- oder Arbeitsverhältnisse, angewandt von Arbeitnehmern gegenüber Arbeitgebern zu verstehen. Diese durch die bisherigen Erfahrungen begründete Auffassung, die zuerst durch den bekannten Ärztestreik in Frage gestellt wurde, wird durch den jüngsten Ausstand in Marseille erschüttert. Schiffsoffiziere haben ihren Dienst eingestellt, nicht um für sich von ihren Reedern günstigere Gehalts- oder Arbeits-Bedingungen zu erzwingen, sondern weil sie den Terrorismus des

aus Seeleuten niederer Chargen gebildeten Seemannssyndikats nicht länger mehr zu ertragen vermochten. Ihre Autorität sowie die Disziplin an Bord standen in Frage, wollten sie sich noch länger der Macht beugen, die das Seemannssyndikat in unheilvoller Weise auf die die Disziplinarvergehen aburteilenden Behörden und leider auch auf die Reeder ausübt. Ein Zustand, der seit Herrn Pelletans Ministerschaft herrschen soll und der sich schon wiederholt in der unangenehmsten Weise für die Kapitäne und Schiffsoffiziere geltend gemacht hat. So schwer er auch immer empfunden wurde, zur gemeinsamen Diensteinstellung hätte er noch nicht geführt, wären nicht Umstände eingetreten, die das schwer entzündbare Solidaritätsgefühl der höheren Schiffsangestellten zu hellen Flammen auflodern ließ. Forderte doch die Vereinigung der Matrosen, Heizer etc., indem sie gegebenenfalls einen Streik in Aussicht stellte, die Entlassung von mehreren Schiffsoffizieren, weil ihr Auftreten an Bord den Schiffsleuten angeblich Anlaß zu Beschwerden gegeben hatte. Ein Ansinnen, dem die Reedereien leider in mehreren Fällen unter dem Druck der Verhältnisse und aus Furcht vor den Drohungen des Seemannsverbandes Folge gegeben haben. Diese Nachgiebigkeit rief in den Kreisen der Schiffsoffiziere berechtigte Aufregung hervor. Sie beriefen, unterstützt von den Kapitänen (und wie es heißt auch mit stillschweigender Zustimmung der Reedereien), eine Versammlung ein, in der einstimmig beschlossen wurde, für die entlassenen Kameraden durch eine gemeinsame Diensteinstellung einzutreten, sofern die Entlassung der drei Schiffsoffiziere nicht wieder rückgängig gemacht werde. Ferner stellten sie als ihr Programm die Forderung auf, daß nicht der Seemannsverband, sondern die zuständigen Behörden ausschließlich Richter über Zwistigkeiten an Bord sein sollen und daß ferner die Auswahl der Schiffsmannschaft allein vom Schiffskommando bezw. vom Reeder geschehen solle. Einverstanden mit diesem Vorgehen sind die Führer der Schleppdampfer in Marseille, ebenso wie die Schiffsoffiziere in Havre und in Bordeaux, die gleichfalls ihren Dienst einstellten. Das Seemannssyndikat, das durch seine grenzenlosen Forderungen den Ausstand hervorgerufen hat, verlangt nun, wo die Schiffe still liegen und als dessen Folge Massenentlassungen von Schiffsleuten vorgenommen werden müssen, von der ihm wohlgesinnten Regierung die Einstellung von Marineoffizieren. Ehe die Regierung Gelegenheit bekam, diese Petition zu prüfen, erklärten Reeder und Assekuranz-Gesellschaften: Marineoffiziere niemals für den Dienst auf Kauffahrteischiffen verwenden zu wollen. — So lagen die Verhältnisse, als diese Zeilen dem Druck übergeben wurden, sollte bis zu ihrem Erscheinen der Ausstand durch irgend welche Vermittelung beigelegt sein, so ändert diese Wendung der Dinge natürlich nichts an der Tatsache: daß die Mehrzahl französischer Schiffsoffiziere ihre Stellung preisgeben mußte, weil ihnen durch die Organisation der Schiffsleute der Dienst an Bord unerträglich gemacht wurde. Und die Ursachen, auf die die Entwickelung der Verhältnisse, wie sie heute in französischen Häfen vorherrschen, zurückzuführen ist? Sie sind vorwiegend politischer Natur und eignen sich deshalb hier nicht zu einer eingehenden Besprechung. Nur soviel mag, es ist ja auch allgemein bekannt, in Erinnerung gebracht werden: die französische Regierung, weil sie sich im Parlament auf die radikalen Elemente stützen muß, kommt den Ansprüchen der Arbeitnehmer mehr entgegen, als es irgend eine Regierung in einem anderen Lande tun würde und mit Rücksicht auf die Allgemeininteressen überhaupt versuchen dürfte. Die Folge jener Konnivenz ist eine ununterbrochene Reihe von Arbeiterausständen in allen Betrieben und in allen Orten der Republik. In Marseille, das von Sozialisten verwaltet wird, liegen die Verhältnisse natürlich für die Ansprüche der Schiffsleute besonders günstig. Sie wissen, daß ihnen jede mögliche Unterstützung von den städtischen Behörden zuteil wird und unter dieser Berücksichtigung handeln sie. Ihre Organisation, das sog. Seemanns-Syndikat, verwertet schon lange die Bundesgenossenschaft mit der Kommunalverwaltung dazu, um, unbekümmert um die Interessen der Hafenstadt Marseille, durch Herbeiführen frivoler Streiks günstigere Lohn- und Arbeitsverhältnisse für die Schiffsleute von den Reedern zu erzwingen. Zu den Mitteln, welche einen solchen Erfolg verheißen, gehört nun auch die Forderung: die Entlassung unbeliebter Vorgesetzter zu erzwingen. Neu ist weder diese Idee, noch auch, daß ihr von den Arbeitgebern entsprochen wird. Seltener — vielleicht auch zum ersten Mal — ist die in dieser Bewegung beobachtete Tatsache, daß sich die Kameraden der entlassenen Vorgesetzten mit diesen solidarisch erklären und gleichfalls ihre Entlassung nehmen. Allerdings geschah es im Einverständnis mit den Reedern, denn anders hätten diese die Marineoffiziere als angebotene Ersatzkräfte nicht zurückgewiesen.

* * *

Die Erweiterung der Merchant Shipping Act wie sie von Herrn Runciman vorgeschlagen, die erste Lesung im Unterhaus passiert hat, wendet sich hauptsächlich gegen nichtenglische Reedereien. Sie sollen, sofern ihre Schiffe in englischen Häfen weilen, denselben Vorschriften mit Bezug auf ihre Seetüchtigkeit, Bemannung, Verproviantierung unterworfen sein, wie sie für britische Schiffe verbindlich sind. Von allgemeinem Interesse, weil sie sich auf alle nichtenglischen Schiffe beziehen, sind die

Bestimmungen über die Tiefladelinie. Der Entwurf empfiehlt generell allen Schiffen in englischen Häfen*) das Anbringen von Lademarken außenbords in gleicher Form, wie sie auf britischen Schiffen nach Art. 436—443 der Merchant Shipping Act, 1894, vorgesehen sein müssen. Tragen nichtenglische Schiffe diesem Wunsche keine Rechnung, dann soll die Erlaubnis zum Verlassen des Hafens von dem Ergebnis einer Untersuchung abhängig gemacht werden, die Beamte des Handelsamts mit Bezug auf den Tiefgang der Schiffe vornehmen. Erhalten sie dann die Bescheinigung, nicht überladen zu sein, so steht der Fortsetzung ihrer Reise nichts im Wege. Am Ausgehen verhindert sollen sie dagegen werden, sofern auch nur ein einziges Kolli, mag es Ladung oder Proviant sein, nach der Untersuchung eingenommen wird. Lautet das Resultat der Untersuchung negativ, dann steht dem Schiff, das am Ausgehen behindert wird, ein Appell an das Handelsamt oder den Gouverneur zu. Die Revisionsinstanz läßt auf Kosten des Antragstellers eine abermalige Vermessung vornehmen, deren Entscheid endgültig ist. Der Kontrolle über ihren Tiefgang sollen aber nicht allein die aus englischen Häfen ausgehenden, sondern auch die solche Häfen anlaufenden Schiffe unterstehen, sofern ihr Abgangsort kein englischer Hafen gewesen war. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften unterliegen in jedem Falle einer Geldstrafe bis zu 100 £. — Finden diese Vorschläge auch in zweiter und dritter Lesung die Billigung des Parlaments, dann bleibt nichtenglischen Schiffen, wollen sie sich nicht endlosen Scheerereien in englischen Häfen aussetzen, nur übrig, Lademarken nach englischem Muster zu führen. Da bei der gegenwärtigen Volksstimmung in England die Annahme des Entwurfs sehr wahrscheinlich ist, tritt natürlich die Frage in den Vordergrund: wie werden deutsche Schiffe behandelt? Werden die auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft angebrachten Lademarken als gleichberechtigt mit den englischen anerkannt? In welchem Sinne diese Fragen beantwortet werden, ist für die deutschen Reeder von recht erheblicher Bedeutung und für die See-Berufsgenossenschaft im Interesse ihres Ansehens sehr wichtig. Wir würden es deshalb doch für sehr ratsam halten, wenn die Reichsregierung zeitig genug von den Folgen in Kenntnis gesetzt würde, die der Antrag Runciman für die deutsche Schiffahrt haben kann.

*) Alle Häfen des Ver. Königreiches und seiner Kolonien.

Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen.

Aus der Einforderung von Sachverständigen-Gutachten in den einzelnen See-Bundesstaaten durch Behörden oder wirtschaftliche Vereinigungen über die vom Nautischen Verein und Seeschifferverband gestellten Anträge zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen, darf der Schluß gezogen werden, daß das Erscheinen eines Entwurfes zu einem neuen Gesetz nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. In diesem Falle halten wir es für sehr erwünscht, vorher noch einmal auf zwei recht wichtige Punkte einzugehen, um im Leserkreise einen Meinungsaustausch herbeizuführen, der auch den Autoren des Entwurfes vielleicht nicht ungelegen wäre.

Im Großen und Ganzen decken sich die zum Gesetz gestellten Anträge des Seeschifferverbandes vom Februar 1902 mit denen des Deutschen Nautischen Vereins vom Februar 1903. In einer Frage von grundsätzlicher Bedeutung allerdings nicht. Während der Verband nach wie vor die Entziehung der Gewerbebefugnis durch ein Seeamt von einem dieser Maßnahme voraufgegangenen Antrag des Reichskommissars abhängig gehalten haben will, sollen die Seeämter nach dem Deutschen Nautischen Verein*) bei der Entscheidung über die Patententziehung von dem Antrage des Reichskommissars unabhängig gemacht werden. Da die Stellungnahme der Regierung in dieser Angelegenheit von einschneidender Bedeutung für die nautischen Kreise ist, mögen die Gründe, wie sie Für und Wider den Antrag des Deutschen Nautischen Vereins auf seinem 34. Vereinstag laut geworden sind, im Auszug in Erinnerung gebracht werden:

a) Für die Beibehaltung des bisherigen Zustandes wurde geltend gemacht:

1) Sofern ein Antrag auf Patententziehung von zwei (heute nur von einer) Stellen gestellt werden kann, ist die Möglichkeit gegeben, daß von diesem Rechtsmittel häufiger Gebrauch gemacht werden wird, als es unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Fall ist. Dadurch wird die Rechtslage der Kapitäne und Schiffsoffiziere bedeutend verschlechtert. Sie werden gegenüber dem jetzigen Zustande benachteiligt, sofern sie vom Seeamt, das während einer Unterbrechung der Sitzung den Beschluß gefaßt hat, eine Patententziehung auszusprechen, bei der Wiedereröffnung auf den veränderten rechtlichen Gesichtspunkt aufmerksam gemacht werden und unter seinem Druck ihre Aussagen machen sollen. Jedes weitere Wort müßte ihnen überflüssig erscheinen. Die Verteidigung wird vollständig beeinträchtigt und, sofern ein Beistand nicht zur Stelle ist, in den meisten Fällen illusorisch gemacht.

2) Der Einfluß der Stellung eines Reichskommissars wird geschmälert, sofern eine Patententziehung nicht mehr von seinem Antrage abhängt.

b) Für den Antrag des Deutschen Nautischen Vereins wurde angeführt:

1) Dem Reichskommissar steht im Gegensatz zum Seeamt zu geringe Zeit zur Verfügung, um

*) Im Jahre 1884 lehnte der Deutsche Nautische Verein einen gleichlautenden Antrag ab.

auf Grund der Beweisaufnahme ein nach allen Seiten durchdachtes Urteil abgeben zu können. Diese kurze Überlegungszeit hat ebenso oft zu manchem übereilten Schritt wie zu mancher Unterlassung geführt.

2) Dem Seeamt muß — ebenso wie es beim Strafgericht der Fall ist, sofern der Staatsanwalt eine Freisprechung beantragt — wenn es im Gegensatz zum Reichskomissar das Verschulden eines Kapitäns für so schwer hält, daß er zur Ausübung seines Berufes untauglich erscheint, auch das Recht gegeben werden, diese Ansicht mit rechtsverbindlicher Kraft auszusprechen.

3) Dem Reichskommissar soll eine bessere Stellung gegeben werden, weil er zuweilen gezwungen ist, einen Antrag auf Patententziehung einzubringen, der ausbleiben würde, hinge nicht von seiner Initiative die weitere Veranlassung ab. — —

Das war die e i n e Angelegenheit, über die wir eine weitere Aussprache im Interesse aller Beteiligten für sehr erwünscht halten würden.

Zum zweiten Punkt, der von Herrn Geh. Rat v. Jonquières im Februar 1903 zur Sprache gebracht wurde, liegt weder auf dem Vereinstag noch sonst unseres Wissens irgend ein Meinungsaustausch vor. Und doch ist er von ganz erheblicher Wichtigkeit. Herr v. Jonquières sagte damals: »In der Praxis ist es wiederholt als unzweckmäßig hervorgetreten, daß die Möglichkeit, einen Antrag auf Patententziehung zu stellen, davon abhängt, daß der Schiffer oder Schiffsoffizier im vorliegenden Falle den Unfall verschuldet hat. Im Allgemeinen gilt bezüglich der Zurücknahme von gewerblichen Konzessionen die Regel, daß jemandem, der einer Konzession bedarf, die Voraussetzungen derselben aber nicht mehr erfüllt, die Konzession genommen werden kann, ohne daß es des Nachweises eines bestimmten Verschuldens in einem bestimmten Falle bedarf; es genügt vielmehr, daß der Betreffende sich durch Tatsachen als unfähig erweist, das Gewerbe auszuüben. Wollte man den Paragraphen 26 dementsprechend abändern, so müßte man etwa sagen: »wenn bei Gelegenheit eines Seeunfalles sich zeigt, daß der Schiffer oder Schiffsoffizier nicht imstande ist, die Anforderungen seines Berufes zu erfüllen, so kann die Patententziehung ausgesprochen werden«. Das würde dann eine wesentliche Verschärfung der Vorschriften gegen den Schiffer und den Schiffsoffizier bedeuten, insofern es nicht mehr darauf ankommt, ob der Seeunfall durch das Verhalten des Schiffers oder Schiffsoffiziers verschuldet ist. Da in den Kommissionsverhandlungen in dieser Beziehung von keiner Seite ein Antrag gestellt worden ist, und auch im Allgemeinen wohl davon auszugehen sein wird, daß der Nautische Verein die Lage der Schiffer und Schiffsoffiziere nicht verschlechtern will, so würde ich, falls nicht gegenteilige Äußerungen laut werden sollten, annehmen, daß man absichtlich am bisherigen Zustande festhalten will. Da aber die Frage von uns unter allen Umständen im Anschluß an das, was in der Praxis hervorgetreten ist, erwogen werden muß, so würde es mir erwünscht sein, wenn man sich hier ausdrücklich, wenn auch kurz, darüber aussprechen wollte.«

Leider hat im Eifer der dann folgenden Erörterungen Niemand dem Wunsche entsprochen; das ist sehr schade. Dem Rechte der Gewerbeordnung, auf dem die Patententziehung des Seeunfallgesetzes beruht, würde es ja entsprechen, sogar ohne vorangegangenen Seeunfall die Patententziehung gegenüber einem Kapitän oder Schiffsoffizier geltend zu machen, der sich als ungeeignet für seinen Beruf (z. B. durch Hang zur Trunkenheit, Körperverletzung etc.) erwiesen hat. Praktisch würde die Kontrolle eines solchen Rechtes aber sehr schwierig sein und zu anfechtbaren Urteilen verleiten. Aber auch in der Einschränkung, wie sie Herr Geh. Rat v. Jonquières angedeutet hat, in der Voraussetzung, daß ein Seeunfall geschehen sein muß, ist die Anregung mit sehr großer Vorsicht zu beurteilen, ist doch der Begriff »ob Jemand die Anforderungen seines Berufes zu erfüllen vermag« zu dehnbar, als daß er nicht wiederholt in einer Weise ausgelegt werden könnte, die in weitesten Kreisen auf lebhaften Widerspruch stoßen würde. Liegt es auch ohne Frage im sozialen wie im wirtschaftlichen Interesse deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, ungeeignete Elemente aus ihren Reihen zu entfernen, so werden sie doch kaum einer Maßnahme das Wort reden, die zwar diesen Erfolg verspricht, andererseits aber Eigenschaften von recht zweifelhaftem Wert hat. Immerhin, auch zu dieser Frage wäre eine Aussprache sehr erwünscht. Haben wir doch in neuerer Zeit (Feuer auf dem Dampfer »Hamburg« im Hafen von Reval) erlebt, wie das Seeamt dem Antrage des Reichskommissars nicht folgte und auch nicht folgen durfte, weil der Kapitän nach Ansicht des Seeamts zwar seine völlige Unfähigkeit gezeigt habe, der Unfall aber nicht von ihm verschuldet worden sei. Wenn das Ober-Seeamt später nicht die Ursache des Feuers, wohl aber die durch sein ungehindertes Umsichgreifen entstandenen Folgen dem Schiffsführer zur Last schrieb und unter dieser Beleuchtung dem Antrag des Reichskommissars entsprach, so ändert diese Auffassung nichts an der Tatsache: daß einem Kapitän oder Schiffsoffizier nur d a n n das Recht zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden darf, wenn er durch den erwiesenen Mangel von Eigenschaften die zur Ausübung seines Berufes erforderlich sind, den Unfall oder dessen Folgen v e r s c h u l d e t hat (§ 26).

Auszüge aus Geschäftsberichten deutscher Reedereien. (1903.)

Hamburg-Amerika Linie.

Aktienkapital ℳ 100 000 000; Betriebsgewinn, abz. von ℳ 1 702 500 Prioritätszinsen, ℳ 20 306 774 (16 156 241); Abschreibungen ℳ 13 832 524 (11 379 783); Dividende ℳ 6 000 000 = **6 pCt.** Die Dividenden der sechs letzten Jahre betrugen $4^1/_2$, 6, 10, 10, 8, 8.

Die im vorjährigen Berichte ausgesprochene Hoffnung auf eine nachhaltige Besserung der Lage des Frachtenmarktes hat sich nur teilweise erfüllt. Während in den übrigen Verkehrseinrichtungen durchweg nicht unwesentlich günstigere Resultate als im Vorjahre erzielt werden konnten, ist auf dem für die Gesellschaft besonders wichtigen nordamerikanischen Frachtenmarkt die seit langer Zeit erwartete entschiedene Wendung zum Besseren bis jetzt ausgeblieben. Der Personenverkehr weist gegenüber dem Vorjahre eine beträchtliche weitere Zunahme auf. Was speziell die Auswanderung betrifft, so läßt allerdings die gleichzeitige Zunahme der Rückwanderung erkennen, daß die Entwicklung dieses Verkehrs ihren Höhepunkt bereits überschritten hat und daß mit der Fortdauer der Auswanderung in ihrem gegenwärtigen Umfange oder gar einem ferneren Anwachsen derselben schwerlich gerechnet werden darf. Andererseits sind aber die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Ver. Staaten nicht derart, daß bezüglich des Rückgangs des Auswandererverkehrs dorthin weitgehende Befürchtungen gehegt zu werden brauchen. Es ist vielmehr zu erwarten, daß, sofern nicht unvorhergesehene Verhältnisse eintreten, die Auswanderung auch fernerhin einen normalen Verhältnissen entsprechenden Umfang behalten wird.

Erwähnung findet sodann, die bekannte Abmachung mit dem Norddeutschen Lloyd, wonach er den Personen- und die Hamburg-Amerika Linie den Frachtenverkehr nach Ostasien aufrecht erhält, sodaß die H.-A. L. diesen Dienst ohne Reichs- oder Staatssubvention wieder wie früher ausübt. Der Geschäftsgang im Verkehr mit Ostasien hat sich wesentlich verbessert. Die früher von der Hansa-Linie und dem Lloyd gemeinsam betriebene Fahrt nach Calcutta wird infolge eines Vertrages unter Beitritt der H.-A. L. und Rücktritt des Nordd. L. mit der »Hansa« weitergeführt.

In den westindischen Linien schloß das Geschäftsjahr etwas günstiger ab, auch der Verkehr zwischen New-York und den Häfen von Westindien und Zentralamerika, den die Reederei durch die Übernahme der Atlas-Linie der deutschen Schiffahrt gesichert hat, ist im allgemeinen in befriedigender Entwicklung begriffen. In Erinnerung gebracht wird ferner, die Verständigung mit der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges., wonach sie ihre Schiffe aus der Route Italien-La Plata zurückgezogen, während die H.-A. L. ihre Beteiligung an der Küstenfahrt in Patagonien aufgegeben hat. Die Ergebnisse der südamerikanischen Linien haben sich gegen das Vorjahr gehoben. Ebenso wie die Route Genua-New-York bessere Erträgnisse als im Vorjahre ergeben hat. — Die gemeinsam mit der Kosmos-Linie befriedigend betriebene Fahrt nach der Westküste von Amerika wird durch Einstellung weiterer Dämpfer vergrößert werden. Mehrere Neubauten sollen dazu in Verwendung kommen. — Erwähnt wird sodann der bekannte Vertrag mit der Mexiko & Orient Railway, durch den in etwa zwei Jahren eine Verbindung Mexiko—Ostasien hergestellt werden soll. — Weniger günstig waren die Ergebnisse auf der Route New-York—Levante, die mit der Deutschen Levante-Linie gemeinsam betrieben wird.

Der Bericht beschäftigt sich sodann mit der Entwicklung des Schiffsparks, der durch Einstellung eines Dampfers von 22 500 t (D. »Amerika) vergrößert werden soll und Ende des Jahres einen Gesamt-Bruttogehalt von 727 948 R.-T. (651 151) aufgewiesen hat. Demgegenüber wird der Raumgehalt der Flotten anderer Länder mit dem Resultat vergleichsweise festgestellt, daß unter beiderseitiger Weglassung der Dampfer unter 2000 t die Flotte der H.-A. L. größer ist, als diejenige aller europäischen Festlandsstaaten, ausgenommen von Frankreich, das 860 775 R.-T. besitzt. Das Durchschnittsalter der Schiffe, die von schweren Unfällen verschont geblieben sind, beträgt 6—7 Jahre.

Nachdem sodann erwähnt wird, daß die Reederei außer englischen und westphälischen auch schlesische Kohlen bezieht, wird in Erinnerung gebracht, daß die Kuhwärder Hafenanlagen von den Schiffen der H.-A.L. in Benutzung genommen sind. Zu den Schwierigkeiten, die der vollkommenen Konzentration des Betriebes noch im Wege stehen, gehört auch der Mangel einer landfesten Verbindung zwischen beiden Elbufern. Im Bericht wird die Erwartung ausgesprochen, daß das den Behörden vorliegende Tunnelprojekt bald zur Besentigung der unerträglichen Verhältnisse ausgeführt werden möge.

Vom Hafen von Cuxhaven wird gesagt, daß er für den Betrieb der Reederei unzulänglich sei und daß er außerdem den Schiffen nicht einmal genügend Schutz vor Beschädigungen bei stürmischem Wetter gebe. Aus diesen Gründen sieht sich die Reederei veranlaßt, ihre Schnelldampfer von Cuxhaven zurückzuziehen und wieder wie früher Brunshausen zu benutzen.

Die von agrarischer Seite angeregten Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen nennt der Bericht einen beklagenswerten, wirtschaftlichen Rückschritt. Die Reederei würde die Erhebung von Abgaben auf der Unterelbe für besonders tiefgehende Schiffe »für in hohem Grade unbillig und den Grundsätzen einer gesunden Finanz- und Wirtschaftspolitik widerstreitend halten.«

Weiter heißt es mit Bezug auf diese wichtige Angelegenheit wörtlich: »Ohne hier in eine nähere Erörterung über die Frage einzugeben, wollen wir nur darauf hinweisen, daß die Bezugnahme auf die auf der Weser bereits bestehende Fahrwasserabgabe nicht zutrifft. Der Zweck der Weservertiefung war darauf gerichtet, die bisher für Seeschiffe überhaupt nicht zugängliche Stadt Bremen durch Vertiefung der Weser zu einem Seeschiffshafen zu machen, mithin dem Handel und der Schiffahrt ganz neue Vorteile zuzuführen, mit denen die Bremer Kaufmannschaft bisher nicht gerechnet hatte und nicht rechnen konnte. Auf der Elbe handelt es sich dar[illegible]m, der Stadt Hamburg die Stellung, welche sie bisher als [illegible]eeschiffshafen eingenommen hat, und damit die Grundlage i[illegible]es Gedeihens und ihrer Blüte auch gegenüber dem durch di[illegible] Entwicklung des überseeischen Handels herbeigeführten A[illegible]wachsen der Schiffsgröße zu erhalten. Denn darüber kann kein Zweifel bestehen, daß es von den weitgehendsten Folgen [illegible] nicht nur für die Schiffahrt, sondern auch für den gesamten H[illegible] Stadt sein würde, wenn Hamburg nicht mehr in [illegible] sollte, Schiffe jeden Tiefgangs in seinem Hafen a[illegible]

Anmerkung der Redaktion. Wir beginnen in dieser Nummer mit der üblichen zusammenhängenden Berichterstattung üb[illegible] Leserkreis wesentlichsten Punkte der Jahresberichte deutscher Reedereien. Wie in jedem Jahre, so müssen wir uns auch in diesem au[illegible] Wiedergabe beschränken. Nur wenn dieser Vorsatz durchgeführt wird, ist es möglich, die geschäftliche Tätigkeit unserer Reedereien w[illegible] Jahres den Lesern innerhalb weniger Nummern vor Augen zu führen. Die vorstehenden Bemerkungen sind durch das Schreiben eines [illegible] veranlaßt, der einer ausführlicheren Berichterstattung als sie hier im vorigen Jahre gegeben wurde, das Wort redet. Wir vermögen [illegible] nicht zu teilen, sind den meisten unserer Leser die Reedereiberichte doch schon durch die Tagespresse bekannt geworden. Eine kurz[illegible]stellung der bereits bekannt gewordenen eingehend besprochenen Daten wird deshalb zum Bilden eines Urteils über die wirtschaftli[illegible] unserer Reedereien, soweit sie überhaupt öffentlich Aufschluß über ihre letztjährige Tätigkeit geben, genügen.

Die für die Vertiefung der Unterelbe aufzuwendenden Mittel werden daher recht eigentlich im allgemeinen Interesse des Staates und seiner Bewohner verausgabt und sollten daher aus den allgemeinen Staatseinnahmen, zu denen die Schiffahrts-Gesellschaften direkt und indirekt so erheblich beitragen, entnommen werden.«

An Beiträgen zur Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung zahlte die Gesellschaft im Jahre 1903 im ganzen 438 959,88 ℳ. Im Betriebe wurden im verflossenen Jahre insgesamt 940 Rundreisen ausgeführt, auf welchen 304 346 Passagiere aller Klassen und 4 800 554 Frachttons Güter befördert wurden. — Die beiderseitigen Vergütungen, die sich der Morgan Trust und die Hamburg-Amerika Linie laut Vertrag zu leisten haben, glichen sich im Berichtsjahre aus, sodaß eine Auszahlung überhaupt nicht stattgefunden hat.

Zum Schluß wird noch der unmotivierte Rücktritt der Cunard-Linie von der internationalen Vereinbarung über Passagierbeförderung mit dem Zusatz erwähnt, daß die Verhältnisse dadurch eine solche Verschärfung erfahren haben, daß ein Konkurrenzkampf nunmehr unvermeidlich erscheint. Die Hamburg-Amerika Linie hat sich gegen die etwaigen Folgen eines derartigen Konfliktes in Verbindung mit den ihr befreundeten Reedereien zunächst durch Einrichtung einer Linie Stettin-New-York zu schützen versucht.

Norddeutscher Lloyd.

Aktienkapital ℳ 100 000 000.

Betriebsüberschüsse ℳ 26 511 127 (19 410 519). Abschreibungen ℳ 14 203 527 (12 610 378). Dividende ℳ 6 000 000 = **6 pCt.** Die Dividenden der letzten 6 Jahre betrugen: 0, 6, $8^1/_2$, $7^1/_2$, 7, 5.

Wenngleich die in der zweiten Hälfte des Jahres 1901 eingetretene Depression auf dem Seefrachtenmarkt auch noch im verflossenen Jahre anhielt, so war der Güterverkehr im allgemeinen doch besser als im Vorjahre; namentlich gilt dies von dem ausgehenden nordamerikanischen Verkehr. Das Passagiergeschäft des abgelaufenen Jahres kann als ein durchaus befriedigendes bezeichnet werden; die Ziffern des Kajüts- und Zwischendecksverkehrs übertrafen nicht unerheblich die des Vorjahres.

Erwähnt wird sodann die einschneidende Änderung im Reichspostdampferdienst nach Ostasien durch Ausscheiden der Hamburg-Amerika Linie, und im Anschluß daran erfolgen Mitteilungen über die Verwendung der auf dieser Route in Betrieb gesetzten Dampfer. Der Bericht hofft von der sibirischen Bahn, als Konkurrentin im Passagegeschäft, keinen nachteiligen Einfluß auf den Verkehr. Erwartet wird dagegen eine starke Belebung des Güterverkehrs durch die zerstörenden Wirkungen des Krieges. In den ostasiatischen Gewässern betreibt der Norddeutsche Lloyd gegenwärtig 14 Linien, die durch 51 Dampfer und 5 Dampfleichter mit 78 607 t Br. und durch eine weitere Anzahl von Schleppdampfern aufrecht erhalten werden. Wenngleich das verflossene Geschäftsjahr in mancher Hinsicht unter ungünstigen Einwirkungen zu leiden hatte, so ist doch die Hoffnung begründet, daß das kommende Jahr sich günstiger gestalten wird. Die Bangkok-Linien erlitten infolge der ungünstigen Reisernte in Siam gewisse Einbuße, der Durchgüterverkehr von Singapore nach Bangkok hat sich dagegen in erfreulicher Weise gehoben. Festgestellt wird sodann der Erwerb der sechs Rickmerschen Dampfer, sowie einer Anzahl von Leichtern und Schleppern. Auch die Resultate der Route Singapore-Britisch Nord Borneo sind durchweg befriedigend gewesen, ebenso erfuhr der Transitverkehr nach Manila eine wesentliche Zunahme. Zum Abschluß des weitverzweigten Schiffahrtsnetzes in diesen Gewässern hat der Lloyd noch eine Linie Singapore—Celebes—Molukken eingerichtet. Die Flußschiffahrt auf dem Yangtsekiang war besonders in der Passagierfahrt befriedigend. Nach Australien hat die Reederei im verflossenen Jahre bei einem zufriedenstellenden Angebot von Ladung ihre Fahrt aufrechterhalten. Unter den zwischen England und Australien verkehrenden englischen Linien entspann sich ein Frachtenkrieg, dessen Wirkungen sich während der letzten Monate auch in Bremen und Hamburg fühlbar machten. Inzwischen haben die englischen Linien sich wiederum verständigt und die Störung, die der Frachttarif erlitt, wird aller Voraussicht schon in nächster Zeit nicht mehr in Betracht kommen. Die Exportfähigkeit und die Kaufkraft des Landes dürften im laufenden Jahre wieder gehoben und der Verkehr auch im allgemeinen mehr belebt werden, da im verflossenen Jahre Regen in genügendem Umfange gefallen ist und damit die Handel und Wandel lähmenden Dürren aufgehört haben.

Der Schnelldampferverkehr Bremen—New-York ist nach Einstellung von »Kaiser Wilhelm II« durch drei den modernsten Ansprüchen entsprechende Schnelldampfer bedient und nahezu wöchentlich aufrechterhalten worden. Ebenso erfreuen sich die Schiffe der Barbarossa-Klasse im Postdampferverkehr nach New-York der Gunst des für sie bestimmten Publikums. – Trotz des reichlicheren Angebots von Ladung waren die Frachten nach dem La Plata infolge von Strikes in Buenos Ayres sehr mäßig. Ebenso hielten sich ungeachtet der bedeutenden Ernte in Argentinien die Rückfrachten in mittlerer Höhe. Die Fahrt nach Brasilien brachte nicht allzuviel ein, weil der dort stetig erhöhte Kurs verbunden mit den hohen Hafenkosten ungünstig wirkte. Während der ausgehende Verkehr nach Cuba befriedigend war, mußten rückkehrend zuweilen Baumwollehäfen angelaufen werden, um die Schiffe zu füllen. Der Mittelmeerdienst ergab günstige Ergebnisse im Passageverkehr, während sich das Frachtgeschäft weniger lohnend gestaltete.

Nachdem von den glücklich verlaufenen und weiterhin in Aussicht genommenen Exkursionsfahrten der »Kaiserin Maria Theresia« Mitteilung gemacht ist, wendet sich der Bericht mit folgenden Worten der Tätigkeit der Kadettenschulschiffe zu:

»Die mit unseren beiden Kadettenschulschiffen erzielten Resultate waren auch im verflossenen Jahre, soweit es die Ausbildung der Kadetten betrifft, sehr gut. Der große Andrang von jungen Leuten für die Kadettenlaufbahn, der sich gleich bei der Einstellung unseres ersten Schulschiffes bemerkbar machte, hat sich bis heute in unverändertem Umfange erhalten, was wohl als Beweis dafür angesehen werden darf, daß die Einrichtung unseres Schulschiff-Unternehmens bei der stetig fortschreitenden maritimen Entwickelung Deutschlands einem zeitgemäßen Bedürfnisse entsprach. Unser Schulschiff »Herzogin Sophie Charlotte« trat im Frühjahr vorigen Jahres eine Reise nach Honolulu an, die es in der ganz ungewöhnlich kurzen Zeit von 117 Tagen zurücklegte. In noch schnellerer Fahrt, in 30 Tagen, fuhr es von dort nach Sydney und befindet sich gegenwärtig auf der Heimreise von Melbourne nach Hull, während unser zweites Kadettenschulschiff »Herzogin Cecilie«, das eine Reise nach San Franzisko unternahm, inzwischen ebenfalls die Rückreise nach London angetreten hat. An Bord jedes der beiden Schiffe befinden sich zurzeit etwa 55 Kadetten«.

Ist die Gesellschaft auch von größeren Unfällen verschont geblieben, so hatte sie doch Mk. 900 000 an Havereikosten für Kollisionen aus früheren Jahren zu zahlen.

Im Jahre 1903 wurden auf den transozeanischen Reisen 374 972 Personen, (im ganzen wurden vom Norddeutschen Lloyd im transozeanischen Verkehr bis zum 31. Dezember 1903 befördert 5 174 905 Personen) an Ladung im Jahre 1903 3 292 881 kbm gegen 3 172 098 im Vorjahre. Die Dampfer durchliefen im vorigen Jahre auf ihren Fahrten etwa 5 054 430 Seemeilen. Die Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. Dezember 1903 über ein Vermögen von ℳ 2 530 000. Bis zu diesem Zeitpunkt hat sie Zahlungen im Gesamtbetrage

von ℳ 3 324 957 an ihre Mitglieder geleistet. Die Witwen- und Waisen-Pensionskasse verfügte am 31. Dezember 1903 über ein Vermögen von ℳ 1 375 964, die von dieser Kasse in der Zeit ihres Bestehens geleisteten Zahlungen beliefen sich auf ℳ 273 282. Die Elisabeth-Wiegand-Stiftung verfügte am 31. Dezember 1903 über ein Vermögen von ℳ 265 574. Seit dem Bestehen dieser Stiftung wurden ℳ 74 217 an Unterstützung gezahlt.

Deutsche D.-Ges. „Hansa", Bremen.

Aktienkapital ℳ 20 000 000 (15 000 000); Betriebsgewinn nach Vornahme von Abschreibungen ℳ 2 039 113 (1 866 936); Dividende 1 050 000 (900 000) = **6 pCt.** Die Dividenden der sechs letzten Jahren waren: 6, 8, 14, 7, 14, 8.

Die regelmäßigen Linien vom Kontinent nach Indien und Burmah und zurück haben im allgemeinen befriedigende Resultate erzielt, wenn auch die ausgehenden Schiffe selten vollbeladen waren. Die Linie nach dem La Plata litt ausgehend durch andauernd scharfe Konkurrenz, doch brachten in den letzten Monaten des Jahres höhere Rückfrachten einen teilweisen Ersatz für die niedrigen Ausfrachten. Ein neues englisches Einfuhrverbot legte die Viehverladung von Argentinien abermals lahm. Auf der Linie von Nordamerika nach Süd-Afrika ist die Konkurrenz ebenfalls noch nicht beseitigt, doch sind die bisher erreichten Resultate einigermaßen zufriedenstellend. Die Linie von Indien nach Nordamerika entwickelt sich langsam, während die Verbindung zwischen Savannah und Bremen, infolge der durch die kleinere Baumwollernte sehr verkürzten Verschiffungsperiode insofern litt, als die Baumwollabladungen, statt wie gewöhnlich sich über 8—9 Monate zu verteilen, in letzter Saison schon in 4—5 Monaten beendigt waren.

Während sieben neue Schiffe im Berichtsjahre in Fahrt gestellt wurden, sollen im laufenden Jahre sechs weitere Neubauten geliefert werden. Unter den ersteren waren einige auf deutschen Werften gebaute Dampfer der Reederei zu spät abgeliefert worden, woraus ihr ein größerer Schaden erstanden ist.

Nach der Meinung der Reederei, werden im Jahre 1904 keine großen Veränderungen des Frachtenmarktes zu erwarten sein, es sei denn, daß durch neue politische Verwickelungen eine veränderte Situation geschaffen würde. Der Vermögensstand der Pensionskasse bezifferte sich nach der letztjährigen Zuwendung auf 815 631 ℳ. An Suezkanalgebühren sind von der Gesellschaft im vorigen Jahre 3 979 000 ℳ zu zahlen gewesen.

Strandungen des Seglers „Hermann".

(Kaiserl. Ober-Seeamt.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Emden vom 28. September 1903 über den Seeunfall der Schoner-Galiote »Hermann« von Papenburg hat das Ober-Seeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß der Spruch des Königl. Seeamts zu Emden vom 28. September 1903 dahin abzuändern, daß dem Schiffer R. die *Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen*, und die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens außer Ansatz zu lassen.

An der Sitzung nahmen Teil: 1. als Vorsitzender: Geh. Ober-Reg.-Rat Werner; 2. als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Kapt. Schramm, Kapt. Blanke, Navigationslehrer Fesenfeld, Ober-Inspektor Pfeifer, Marine-Inspektor Fokkes; 3. als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4. als Reichskommissar: Kapitän zur See z. D. Broeker.

Gründe. Das Seeamt hat zutreffend festgestellt, daß Schiffer R. die erste Strandung — am 8. Juni 1897 — durch mangelhafte Navigierung herbeigeführt hat. Die von R. zu seiner Entlastung vorgebrachten Angaben erachtet das Ober-Seeamt mit dem Seeamt als hinfällig, insbesondere vermag es seiner wieder vorgebrachten Behauptung, daß er zwischen 8 und 9 Uhr abends gelotet habe, keinen Glauben beizumessen. Es muß auffallen, daß niemand von der Besatzung etwas davon gemerkt haben sollte, obwohl es zu jener Jahres- und Tageszeit bei mehr als 56° nördl. Breite noch ganz hell war. Es kommt hinzu, daß im Schiffstagebuche sich keine, die Angabe des Schiffers bestätigende Eintragung findet. Diese gegen ihn sprechende Tatsache hat R. vor dem Ober-Seeamte damit zu erklären versucht, daß der Steuermann B., mit dem er sich schlecht gestanden habe, eine dahin gehende Eintragung unterlassen, auch nachzuholen sich geweigert habe und darauf er — R. — nach dem Gesetze sich nicht für berechtigt gehalten habe, Änderungen oder Zusätze zu der Eintragung des Steuermanns zu machen. Daß diese neuerlichen Behauptungen lediglich auf Erfindung beruhen, unterliegt keinem Zweifel. Die Berufung auf eine Behinderung durch das Gesetz, unvollständige Eintragungen des Steuermanns zu ergänzen, ist verfehlt; im Gegenteil ergibt sich aus Art. 486 (jetzt § 519) Abs. 2 und Art. 487 (jetzt § 520) Abs. 2 und 5 des Handelsgesetzbuchs die Berechtigung und Verpflichtung des Schiffers zu solcher Ergänzung. Völlig ausgeschlossen ist ferner, daß R., ein sehr reizbarer und zu Gewalttätigkeiten neigender Mann, der bei anderen Anlässen grobe Schimpfworte gegen den Steuermann gebraucht und sich sogar mit ihm geprügelt hat, das absichtliche Unterlassen einer für ihn höchst wesentlichen Eintragung ruhig hingenommen haben sollte. Unvereinbar mit seiner jetzigen Behauptung ist auch sein Verhalten vor dem schwedischen Rathausgericht in Kalmar, wo er am 18. Juni 1897, also noch unter dem frischen Eindrucke der Ereignisse, zu Protokoll erklärte, daß er vor dem Aufstoße Lotungen vorgenommen, es aber unterlassen hätte, darüber Bemerkungen im Schiffstagebuche zu machen. Entsprächen seine jetzt zur Erklärung der unterbliebenen Eintragung vorgebrachten Angaben der Wahrheit, so würde er sie zu seiner Entlastung zweifellos bereits gelegentlich jener Vernehmung in Kalmar, bei der auch der Steuermann zugegen war, geltend gemacht haben, anstatt erst vor dem Ober-Seeamt in Abwesenheit des Steuermanns mit den gegen diesen gerichteten Behauptungen hervorzutreten. Endlich steht diesen Behauptungen auch die eidliche Bekundung des Steuermanns in der Seeamtsverhandlung vom 16. August 1897 entgegen, daß er zwar das Tagebuch geführt, die letzten Eintragungen jedoch nach Weisung des Kapitäns gemacht habe.

Schiffer R. hat sonach nicht, wie er immer wieder glauben machen will, während der in Rede stehenden Zeit gelotet. Aber selbst wenn er es getan hätte, würde dies ihn nicht von dem Vorwurfe mangelhafter Navigierung befreien; im Gegenteil würde seine Schuld noch viel größer erscheinen im Hinblick darauf, daß er sich nicht weiter von Land entfernte, als er angeblich beim Loten nur 5—6 Faden Wasser fand.

Was den zweiten Seeunfall — am 9. Juni 1897 — angeht, der zu dem Verluste des Schiffes führte, so kann dem Schifer R. nicht zur Last gelegt werden, daß er ihn durch sein Verhalten nach dem Loskommen des Schiffes verursacht habe. Immerhin trifft ihn der Vorwurf, daß er nichts getan hat, die zweite Strandung zu verhindern. Das Ober-Seeamt hat wiederholt, so u. a. in der Entscheidung vom 18. Juni 1903 über den Seeunfall des Dampfers »Bothilde Russ«, (s. »Hansa« 1903,

S. 558. D. R.), sich dahin ausgesprochen, *daß ein umsichtiger und entschlossener Schiffer gegenüber einer unmittelbaren Gefahr nichts unversucht lassen wird, was unter den obwaltenden Umständen zur Rettung des Schiffes dienen kann, sofern nur mit der Möglichkeit eines Erfolges gerechnet werden darf.* Im vorliegenden Falle hätte Schiffer R. versuchen müssen, Anker zu werfen; nützte es nichts, so schadete es jedenfalls auch nichts, immerhin war nicht ausgeschlossen, daß durch dieses Manöver das Schiff vor der Strandung bewahrt blieb. Irgendwelche Wahrscheinlichkeit oder gar Sicherheit für das Gelingen dieses letzten Rettungsversuchs war indessen nicht gegeben; daher läßt sich gegen R. nicht feststellen, daß er durch das Unterlassen des Ankerwerfens die Strandung verschuldet habe. Nach Lage der Sache ist vielmehr dem Spruche des Seeamts darin beizutreten, daß die zweite Strandung und der Verlust des Schiffes eine Folge der ersten Strandung gewesen sind. Weil sie aber eine Folge der von R. verschuldeten ersten Strandung gewesen sind, ist er auch für die zweite Strandung und den Verlust des Schiffes verantwortlich zu machen.

Ist nun das Ober-Seeamt im wesentlichen der tatsächlichen Feststellung des Seeamts gefolgt, so hat es doch im Gegensatze zu diesem aus dem völlig unseemännischen Navigieren des Schiffers R., welches um so schwerer gegen ihn ins Gewicht fällt, als er über die begründete Warnung des Steuermanns, nicht zu nahe dem Lande zuzusegeln, mit Mißachtung hinweggegangen ist, die Überzeugung gewonnen, daß es ihm an einer Eigenschaft fehlt, die zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderlich ist. Damit sind die gesetzlichen Voraussetzungen für den Antrag des Reichskommissars auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung dieses Gewerbes gegeben und das Ober-Seeamt hat es für geboten erachtet, diesem Antrage stattzugeben. Bestimmend ist dabei gewesen, daß aus dem schuldhaften Verhalten des Schiffers keinerlei Umstände sich hervorheben, die eine mildere Beurteilung rechtfertigen könnten. Nicht zu seinen Gunsten hat ferner gesprochen, daß er in den für die Beurteilung seines Verschuldens wesentlichen Angaben von Anbeginn bis zuletzt diejenige Wahrheitsliebe hat vermissen lassen, die einem braven Seemann eigen ist. Endlich ist noch erwogen worden, ob etwa der Tatsache, daß zwischen dem Seeunfall und dem Abschlusse der seeamtlichen Untersuchung ein Zeitraum von fast sieben Jahren liegt, ein Einfluß auf die Entscheidung eingeräumt werden dürfe. Dagegen spricht einmal die auf tatsächlichem Gebiete sich bewegende Erwägung, daß Schiffer R. die Verzögerung selbst verschuldet hat, indem er durch das Hervortreten mit später widerlegten Behauptungen neue Beweiserhebungen veranlaßte und nach deren 1898 erfolgten Erledigung das Seeamt ohne Kenntnis über seinen Verbleib ließ, sodaß dieses erst nach jahrelangen erfolglosen Nachforschungen durch das Bekanntwerden eines anderen, beim Seeamte Bremerhaven anhängigen Verfahrens, an dem R. beteiligt war, in die Lage kam, die Verhandlung zu Ende zu führen. Aber auch rechtlich ist die Berücksichtigung eines langen Zeitablaufs seit dem verschuldeten Seeunfalle nicht ohne Bedenken. *Das Gesetz enthält keine zeitliche Beschränkung des Antrags auf Patententziehung, nimmt also keine Rücksicht auf den Zeitablauf.* Überdies unterliegt es keinem Zweifel, daß nach der Absicht des Gesetzes die seeamtlichen Behörden ihre Entscheidungen unabhängig von dem treffen sollen, was nach dem Seeunfalle liegt und mit diesem in keinem Zusammenhange steht (zu vergl. Entscheidung des Ober-Seeamts vom 2. April 1903 über den Seeunfall des Dampfers »Oceana«, letzter Absatz [s. »Hansa« S. 295, Jahrg. 1903. D. R.]) Nun mag freilich, insbesondere im Hinblick darauf, daß es sich bei der Patententziehung nicht um die Verhängung einer Strafe, sondern darum handelt, eine ungeeignete Persönlichkeit im öffentlichen Interesse von der ferneren Ausübung des Gewerbes auszuschließen, die Frage sich aufwerfen lassen, ob in Ausnahmefällen, wie der vorliegende, nicht unter Vermeidung des Umwegs über § 34 des Seeunfallgesetzes (Wiedereinräumung der Gewerbebefugnis durch den Reichskanzler nach mindestens einjähriger Wirksamkeit ihrer Entziehung) von der an sich nach Lage der Sache gerechtfertigten Patententziehung abgesehen werden könne, wenn der Schiffer durch sein Verhalten in der langen, seit dem Unfalle verstrichenen Zeit den Beweis geliefert hat, daß er die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlichen Eigenschaften nunmehr in vollem Maße besitze. Selbst wenn diese Auffassung zuträfe, was dahingestellt bleiben mag, würde doch ihre Anwendung auf den vorliegenden Fall ausgeschlossen sein; denn das spätere Verhalten des Schiffers R. als Führer des Vollschiffs »Mabel Rickmers«, welches im Februar 1903 zur Entsetzung von seinem Posten durch den Kaiserl. Minister-Residenten und Generalkonsul in Bangkok führte, läßt einen höchst bedenklichen Mangel an zur Ausübung des Schiffergewerbes unerläßlichen Eigenschaften erkennen.

Da der Reichskommissar die Beschwerde eingelegt hat, sind die baren Auslagen außer Ansatz geblieben.

* * *

Anmerkung der Redaktion. Recht beachtenswert, auch zur Verwendung von Vorschlägen für ein neues Gesetz, ist die vom Ober-Seeamt aufgeworfene (in diesem Falle unter Berücksichtigung des vorliegenden Tatbestandes verneinte) Frage: ob von einer an sich gerechtfertigten Patententziehung abgesehen werden könne, sofern (unter Bezug auf § 34 des Gesetzes) mehr als ein Jahr seit dem Unfall vergangen ist und der in Frage kommende Kapitän oder Schiffsoffizier durch sein Verhalten in der Zwischenzeit gezeigt hat, daß er die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlichen Eigenschaften hat? Im Interesse b e t e i l i g t e r Kapitäne und Schiffsoffiziere würde eine Bejahung dieser Frage allerdings liegen, ob dieselbe Antwort aber ohne weiteres im Hinblick auf die öffentliche Sicherheit gegeben werden kann, scheint doch etwas zweifelhaft. Insbesondere wenn man berücksichtigt, daß, wie es bei R. der Fall war, Jemand trotz Nachforschungen des Seeamts jahrelang weiter fahren konnte, ohne zur Rechenschaft gezogen werden zu können. Immerhin, auch dieser Punkt erfordert eine weitere und eingehendere Stellungnahme, als wir sie hier zum Ausdruck gebracht haben.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburger Firma H. Breckwoldt gab der Werft von Janssen & Schmilinsky, Hamburg, den Bau eines **Schleppdampfers** (Typ Trabant) in Auftrag.

* * *

Stapelläufe.

Der für die Deputation für Handel und Schiffahrt, Hamburg, auf der Werft von J. H. N. Wichhorst neu erbaute **Peildampfer** wurde am 29. April glücklich zu Wasser gelassen.

* * *

Am 30. April lief der für die Kaiserliche Marine von der A.-G. »Weser«, Bremen, bestimmte kleine Kreuzer »**München**« in Gegenwart des Prinzen Ludwig von Bayern glücklich vom Stapel. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 111,1 m × 13,2 m × 7,74 m, Wasserverdrängung bei 5 m Tiefgang etwa 3250 t, Geschwindigkeit bei 10 000 indizierten Pferdestärken 22 Sm. Die Armierung besteht aus zehn Stück 10,5 cm-Schnellfeuerkanonen, vier davon mit dickem Schutzschild, zehn Stück 3,7 cm-Maschinenkanonen, vier Stück 8 mm-Maschinengewehren, zwei Unterwassertorpedorohren für Torpedos von 45 cm Durchmesser. Die Kreuzer haben ein gewölbtes Panzerdeck, sog. Schildkrötendeck, über die ganze Schiffslänge, auf mehr als $^2/_3$

der Länge den üblichen Korkdamm, einen Kommandoturm aus gehärtetem Nickelstahl und außerdem ebensolche Panzerfülle, wo sie erforderlich sind. Das Schiff hat zehn engrohrige Wasserrohrkessel (System Schulz) von 15 Atmosphären Überdruck, die mit künstlichem Zuge betrieben werden können und so dimensioniert sind, daß sie ohne Schwierigkeit den Dampf für eine noch höhere Leistung als die kontrakliche (10 000 Pferdestärken) liefern können. Es ist also anzunehmen, daß die Geschwindigkeit bis auf 23 Sm wird gesteigert werden können. Die Besatzung des Schiffes beträgt einschließlich der Offiziere etwa 290 Mann. Das Kohlenfassungsvermögen beträgt etwa 800 Tonnen.

* * *

Probefahrten.

Am 30. April machte der von der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. »Hansa«, Bremen, bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Auftrag gegebene Dampfer »**Trautenfels**« seine Probefahrt. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 405' 0" × 51' 6" × 30' 3"; Tragfähigkeit ca. 7000 t.

* * *

Der neue, auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen gebaute Dampfer »**Trifels**« machte am 28. April seine Probefahrt. Seine Abmessungen sind: 407' 10" × 51' 9" × 31' 4"; Tragfähigkeit 7000 t. Die auf der Probefahrt erzielte Geschwindigkeit betrug 13¹/₄ Sm und die Maximalleistung der Maschine 3200 Pferdekräfte.

* * *

Stettiner Maschinenbau A.-G. »Vulkan«. Nach ihrem Jahresbericht ist das Ergebnis des Geschäftsberichtes 1903 zwar hinter dem des Vorjahres etwas zurückgeblieben, doch ist der Jahresabschluß immerhin als recht befriedigend zu bezeichnen, konnte doch eine Dividende von 14 pCt. ausgekehrt werden. Bei einem Aktienkapital von Mk. 10 000 000 betrug der Reingewinn Mk. 2 171 590 (1 927 387) bei Abschreibungen von Mk. 1 919 954 (2 533 998) — Aus dem Bericht ist noch zur weiteren Verbreitung die Mitteilung geeignet, daß die Errichtung einer Zweigniederlassung in der Nähe der Nordsee beständig von der Gesellschaft im Auge behalten werde. Abgeliefert sind im vergangenen Jahre: 1 Linienschiff, 1 Kanonenboot, 2 Passagierdampfer, 1 Frachtdampfer, 1 Kabeldampfer, 1 Eisbrecher. Im Bau waren Ende des Jahres die Linienschiffe »Preußen« und »O«, sowie die beiden kleinen Kreuzer »Hamburg« und »Lübeck« für die Kaiserlich Deutsche Marine, der Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Eitel Friedrich« für den Norddeutschen Lloyd in Bremen. Außerdem 62 Lokomotiven und 18 größere Schiffskessel. Zur Ablieferung an die Besteller gelangten während des Jahres 1903 Erzeugnisse im Gesamtwerte von 37 511 688 Mk.

Vermischtes.

Die **Tagesordnung** der zum 4. Juni in Köln in Aussicht genommenen **18. ordentlichen Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft** lautet: Wahl von zwei Beisitzern und zwei Schriftführern; Wahl einer Kommission von drei Mitgliedern zur Prüfung der Legitimation der Erschienenen; Protokoll der 17. ordentlichen Genossenschaftsversammlung vom 6. Juni 1903; Jahresbericht und Rechnungsablage für 1903; Wahl eines Ausschusses von drei Mitgliedern und drei Ersatzmännern zur Prüfung der Jahresrechnung für 1904; Feststellung des Etats für 1905; Ausführung des § 42 Absatz 4 See-Unfallversicherungs-Gesetzes; Abänderung des revidierten Statuts; Unfallverhütungs-Vorschriften für Fischdampfer; Einführung einer Gefahrenklasse für Fischdampfer; Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse; Neuwahl eines Mitgliedes und zweier Ersatzmänner des Genossenschaftsvorstandes; Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters für das Jahr 1905; Bestimmung des Ortes der nächsten Genossenschafts-Versammlung; Etwaige bis zum 27. Mai cr. eingegangene Anträge von Mitgliedern.

Für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küste sind am 1. März 1904 von den Regierungen der deutschen Bundes-Seestaaten und dem Reichs-Marine-Amt Grundsätze vereinbart worden, die ihrem Wortlaut nach in einem Beiheft zu den »Nachr. für Seefahrer« enthalten sind. Zweck dieser Vereinbarung war: eine Übereinstimmung in der Bezeichnung von Feuern und Nebelsignalen nach Kennzeichnung, Charakteristik (Kennung), Zeitmaß, Begriffsbestimmungen, Feuerhöhe, Lichtweite etc. herbeizuführen, während mit der Bekanntgabe dieser Vereinbarung beabsichtigt wird, die Schiffahrtskreise an den Gebrauch der festgestellten Bezeichnungen im amtlichen Verkehr zu gewöhnen. Eine gute Absicht, der es an Zustimmung in praktischen Kreisen nicht fehlen wird, sind Klagen darüber doch nicht selten, daß im Leuchtfeuer- und Nebelsignalwesen über ein und denselben Begriff verschiedene Bezeichnungen im Gebrauch sind. Das wird nun natürlich in amtlichen Veröffentlichungen nicht mehr geschehen, hoffentlich wird auch in den durch Private herausgegebenen Büchern über Leuchtfeuer etc. der amtlichen Initiative gefolgt werden.

Ein an Bord des im Hamburger Hafen weilenden englischen Dampfers »Aberlour« befindlicher **Feuerlösch- und Desinfektions-Apparat, System Clayton,** wurde am 3. Mai einer Anzahl Schiffahrtsinteressenten vorgeführt. Der Apparat, dessen Einrichtungen den Lesern durch den hier veröffentlichten Vortrag des Herrn Dr. Greßly bekannt sind, wird von der Deutschen Maschinen- und Armaturenfabrik in Bremen, die die Lizenz für Deutschland erworben hat, angefertigt und befinden sich solche Apparate bereits auf Dampfern des Norddeutschen Lloyd. Auch eine Reihe englischer und französischer Schiffe haben Apparate nach dem System Clayton an Bord. Die Vertretung für Hamburg liegt in den Händen der Herren Pausmer & Wex.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Als eine »Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe« ist die den Lesern unter dem Namen »Lokalverordnung für die Elbe« bekannte Verfügung vom hamburgischen Senat und dem preußischen Minister für Handel und Gewerbe erlassen worden. Sie tritt schon am 1. Juli 1904 in Kraft. (Wir kommen später darauf zurück. D. R.)

* * *

Der hamburgische Senat hat bei der Bürgerschaft mehrere Abänderungen der Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen vom 22. Dezember 1893 beantragt, dagegen einen Antrag der Bürgerschaft abgelehnt, nach welchem solchen Schiffen die Benutzung der Kaianlagen verwehrt werde, deren Reeder durch Vertrag die Ablader oder Ladungsempfänger zum Tragen von mehr als ³/₁₀ der Ladungsgebühren verpflichten.

* * *

Bei der Untersuchung der Ursachen des Verlustes von Menschenleben durch Überbordfallen gab der Reichskommissar beim Seeamt zu Hamburg die Verpflichtung zur Mitnahme selbstleuchtender Rettungsbojen zur Erwägung.

* * *

Veranlaßt durch eine Verhandlung des Stettiner Seeamts veröffentlicht das dänische Marineministerium folgende Bekanntmachung: Da ein Luft-Echo bei Stevns Klint, Ostküste von Seeland, Dänemark, wahrgenommen ist, werden Schiffsführer, die dort ein ähnliches Echo beobachten, das Anlaß zur Verwechslung mit dem Nebelsignal des Feuerschiffes »Falsterboref« gibt, ersucht, an das »Sökort Arkiv« in Kopenhagen ausführliche Mitteilung darüber gelangen zu lassen, wie das Echo gelautet hat.

* * *

Der Bericht der evangelischen Seemannsmission in Berlin ist für die Zeit vom 1. Oktober 1902 bis zum 1. April 1904 erschienen. Über den Umfang der Arbeit gibt der Kostenvoranschlag für das nächste Jahr einen Einblick, der allein für laufende Ausgaben mit 42 500 Mk. angesetzt ist, wobei die dringend nötige Errichtung neuer Seemannsheime noch nicht berücksichtigt ist.

* * *

Kapt. Burmeister (Führer RPD. »Hamburg«) wurde bei seinem letzten Aufenthalt in China der Drachenorden III. Klasse verliehen, als Anerkennung für die von ihm bewirkte Rettung von 17 schiffbrüchigen Chinesen. — Kapt. Brunswig (Führer D. »Meteor«) verlieh der Herzog von Meiningen das Ritterkreuz II. Klasse des ernestinischen Hausordens.

* * *

Ausland.

Ein durch das Auswärtige Amt in London vermittelter Antrag der Liverpooler Reeder-Vereinigung, der Zollbefreiung für neues an Bord befindliches Tauwerk in australischen Häfen fordert, ist vom Generalgouverneur von Australien mit der Begründung abgelehnt worden, daß eine Bewilligung des Antrages einer Änderung des australischen Zollgesetzes gleich käme, woran nicht zu denken sei. Hinzugefügt wird diesem Bescheid jedoch noch, daß den Schiffen auf ihr Verlangen stets ihr neues Tauwerk durch Zollbeamte zugänglich gemacht werde, ja daß selbst ein Brechen der Siegel, sofern es sich später als gerechtfertigt erweise, keine allzu schweren Folgen nach sich ziehen würde.

* * *

Nach seinem Jahresbericht hatte der Österreichische Lloyd in 1903 bei 3 438 603 Kronen Abschreibungen einen Reingewinn von 95 655 (580 872 im Vorjahre) Kronen. — Der Reingewinn der Seeschiffahrts-Gesellschaft »Adria« betrug 1 657 499 (1 633 096 i. V.) Kronen, von dem 900 000 Kronen zur Verteilung einer Dividende (28 Kronen per Aktie) verwandt worden sind.

* * *

Die Triester Hafenbauten sollen in einem beschleunigten Tempo durchgeführt werden. Der mit den Arbeiten betrauten Firma ist eine Prämie zugesichert, falls es ihr gelingt, den ersten Teil des Bauprogrammes schon im Jahre 1908 (statt 1911) auszuführen.

* * *

Als glaubwürdig wird verbreitet, daß die beiden dänischen Reedereien, die »Vereinigte Dampfschiffahrts-Ges.« und die »Ostasiatische Kompagnie« in eine Fusion eintreten werden.

* * *

In der kürzlich in Stockholm abgehaltenen Jahresversammlung des schwedischen Schiffahrtsvereins wurde u. A. der Vorstand beauftragt Schritte zu tun, um die ausländische Küstenschiffahrt zwischen schwedischen Häfen zu bekämpfen.

* * *

Der amerikanische Kongreß hat im Schiffahrtsgesetz für die Philippinen u. A. folgende Leitsätze aufgestellt: Der Güter- und Personenverkehr zwischen den verschiedenen Philippineninseln bleibt zunächst Schiffen ausländischen Registers erlaubt; der Güter- und Personenverkehr zwischen den Philippinen einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits aber soll vom 1. Juli 1906 an nur noch von amerikanischen Schiffen betrieben werden dürfen. Spaniens Anspruch auf gleiche Behandlung seiner Schiffe mit amerikanischen Schiffen gilt bis zum Jahre 1909.

* * *

Obgleich sie nur einen Passagier an Bord hatte, wurde die in Ballast Port Adelaide anlaufende Bark »Lodore« zum Entrichten von Leuchtfeuerabgaben (3 d per t) verpflichtet, wie sie Passagierschiffe zu leisten haben.

* * *

Ein Feuerschiff für Konstantinopel soll 15 Meilen vor der Einfahrt des Bosporus verankert werden. Angebote in französischer Sprache sind bis zum 31. Mai 1904 an den französischen Generalkonsul in Konstantinopel, den Präsidenten der Commission Internationale du Service de Sauvetage de la Mer Noire zu richten. Die Lieferfrist beträgt 7 Monate vom Tage des Vertragsschlusses. (Konst. Handelsbl.)

* * *

Der Ausstand der Stauer in Iquique ist seit dem 24. April beendet.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung 4. Mai. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge, unter denen einige Anlaß zu Besprechungen geben, werden die Herren Kapt. Bauer, Elson, Frantz, Jerchau, Opitz und als Ersatz Voß in eine Kommission gewählt, die sich mit einer Verwaltungsangelegenheit des Verbandes beschäftigen soll. Zum Mitglied des Vergnügungsausschusses wird Herr Kapt. Bendix mit der Aufgabe gewählt, das zum Juni in Aussicht genommene Sommervergnügen vorzubereiten. — *Nächste Sitzung am 1. Juni.*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 28. April abgehaltenen Versammlung wurden 7 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen war ein Schreiben des I. Offiziers eines Dampfers, in welchem die Frage aufgeworfen wird: wie sich das Seemannsamt gegen einen Matrosen gegebenenfalls verhalten würde, welcher nicht steuern könnte und welcher sich weigerte, es unter Aufsicht eines anderen Matrosen auf Befehl seiner Vorgesetzten zu lernen. Man war der Ansicht, daß dieser Matrose zunächst ohne weitere Umstände im Range und in der Heuer herabgesetzt werden müsse, weil das Steuern laut seeamtlicher Entscheidung zu den Dienstobliegenheiten gehöre, welche ein Dampfermatrose verstehen müsse. Wenn sich der Mann dem Befehle widersetze, in Begleitung eines anderen Matrosen an das Ruder zu gehen, um im richtigen Steuern unterwiesen zu werden, so sei anzunehmen, daß dies vom Seemannsamte als Gehorsamsverweigerung auf einen diesbezüglichen Strafantrag des Kapitäns zu bestrafen sei. Aus Havre war ein Antwortschreiben von dem Verein Französischer Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine eingetroffen, in welchem dem Wunsche nach kameradschaftlichem Zusammenhalten Ausdruck gegeben wird. Hieran schloß sich in der Versammlung eine Aussprache über den Ausstand der Kapitäne und Offiziere in Frankreich. Das Vorgehen der französischen Kameraden sei korrekt und diene dazu, dem Matrosensyndikat, welchem seitens der Reederei Übergriffe sogar in die Disziplin an Bord gestattet werden, den erforderlichen Widerstand entgegenzusetzen. Auf der Tagesordnung stand die Besprechung über Konsul Schlicks Schiffskreisel, dessen praktische Versuche man mit Spannung erwartet.

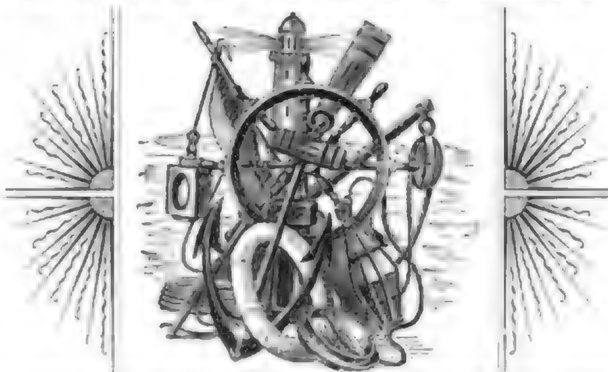
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe.

Dem Verband gebührt nicht das geringste Verdienst, wenn uns nun endlich diese Verordnung bescheert ist. Den Mitgliedern wird bekannt sein, daß der Verband, als er im Jahre 1902 in Berlin zu dieser wichtigen Frage Stellung nahm, vom Hamburger Seeschiffer-Verein hierzu veranlaßt worden war, weil die langjährigen Bestrebungen dieses Vereins zur Herbeiführung einer Lokalverordnung für die Elbe nicht nur auf unfruchtbaren Boden bei der zuständigen hamburgischen Regierung gefallen waren, sondern auch dem Verein auf eine Eingabe eine mehr als kühle Antwort eingetragen hatten. Das war im Jahre 1898. Wenn sich in den darauffolgenden sechs Jahren eine Meinungsänderung in maßgebenden hamburgischen Regierungskreisen vollzogen hat, so ist diese jedenfalls auch durch das tatkräftige Eintreten des Reichs-Marineamtes für unsere Idee hervorgerufen worden. War es doch der Vertreter des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marineamts, Herr Admiral Schmidt, der im März 1902, also schon vor zwei Jahren, bedauerte, daß die hamburgische Regierung der Lokalverordnungsfrage noch nicht näher getreten war. Doch wir wollen den Staub nicht wieder aufwirbeln, sondern uns an der Tatsache erfreuen, daß es dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine durch unermüdliche Arbeit gelang, die in Betracht kommenden Regierungen für die Angelegenheit so zu interessieren, daß wir eine Lokalverordnung erhalten haben, die am 1. Juli 1904 in Kraft treten soll.

Aus der umfangreichen Verordnung sollen im Nachstehendem solche Paragraphen auszugsweise wiedergegeben werden, die für den Navigateur von besonderer Bedeutung sind. Nämlich:

Auf der Strecke oberhalb des Elbfeuerschiffes III können Schiffe, welche wegen ihres Tiefganges oder wegen ihrer Länge gezwungen sind, die tiefste Fahrrinne für sich in Anspruch zu nehmen, sofern sie von einem Lotsen geführt werden und dieser es für erforderlich hält, auf dessen Anordnung nach Maßgabe der ihm erteilten Dienstanweisung das nachfolgende Signal führen:

a. bei Tage einen Zylinder von mindestens 65 cm Durchmesser und 100 cm Höhe im Vortopp;
b. bei Nacht ein rotes über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm. sichtbares Licht im Vortopp und zwar bei Dampfern mindestens 2 m über dem Topplicht.

Einem so bezeichneten Schiffe muß jedes andere in Fahrt befindliche nicht mit einem gleichen Signal versehene Fahrzeug aus dem Wege gehen.

In einem Schleppzuge hat sowohl das geschleppte Schiff wie der Schlepper diese Signale zu führen.

Der Schlepper hat aber die nach Art. 8 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 vorgeschriebenen Ausweichsignale mit seiner Dampfpfeife oder Sirene allein zu geben.

Begegnen sich zwei Fahrzeuge, die beide das in diesem Paragraphen beschriebene Signal führen, oder überholt ein mit diesem Signal versehenes Fahrzeug ein anderes das gleiche Signal führende Fahrzeug, so verbleibt es bei den Ausweichvorschriften der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897. Überholt aber ein mit dem in diesem Paragraphen bezeichneten Signal versehenes Fahrzeug ein anderes, das dieses Signal nicht führt, so hat das letztgenannte dem ersteren aus dem Wege zu gehen. Die Absicht zum Überholen wird durch 4 kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene angezeigt; das Überholen darf erst ausgeführt werden, nachdem das zu überholende Schiff mit dem gleichen Signal geantwortet hat.

Bei Nacht haben im Hauptfahrwasser schwoiende Fahrzeuge in der Nähe des Hecks ein ringsum sichtbares weißes Licht derartig auf und nieder zu bewegen, daß es sich nahenden Fahrzeugen immer sichtbar bleibt, gleichzeitig haben sie zur Warnung für in der Nähe befindliche Fahrzeuge in kurzen Zwischenräumen mit der Schiffsglocke zu läuten oder eine Reihe aufeinander folgender kurzer Töne mit der Dampfpfeife zu geben.

Bagger aller Art und Taucherglocken müssen, soweit sie nicht außerhalb des Fahrwassers an Kaimauern oder Uferwänden festgelegt sind, an der zu passierenden Seite am Tage einen roten Ball, bei Nacht ein rotes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, führen. Bei Nacht muß auch die zum Passieren nicht bestimmte und für größere Fahrzeuge auch nicht passierbare Seite der Dampfbagger und Taucherglocken durch ein weißes Licht bezeichnet werden.

Außerdem dürfen Dampfbagger auch Taucherglocken, um im engen, durch die Dampfbagger oder Taucherglocken vollständig gesperrten Fahrwasser herankommende Fahrzeuge zum Anhalten zu veranlassen, bei Tage ein über Eck gestelltes Viereck (Doppelkegel), bei Nacht ein ringsum sichtbares rotes Licht 1.5 m über einem grünen Licht zeigen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expediti[illegible] an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 20. **Hamburg, den 14. Mai.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Lohnbewegung in Lübeck.

Gleich den Stettiner Reedern haben auch die Lübecker durch ihre offizielle Vertretung abgelehnt, zu einem Lohn- und Arbeitstarif Stellung zu nehmen, wie er ihnen vom sozialistischen Seemannsverband unterbreitet worden ist. Diese Haltung verdient Anerkennung, weil jede Konzession gegenüber dem Verbande immer neue Wünsche zeitigen und die Begehrlichkeit seiner Leiter allmählig ins Ungemessene steigern würde. Außerdem sind doch auch durch die erst seit einem Jahre in Kraft befindliche Seemannsordnung die Arbeitsbedingungen im Schiffahrtsbetriebe neu, und wie jeder Unbefangene weiß, durchaus zu Gunsten der Schiffsleute geregelt worden. Wollten die Ostsee-Reeder, auf welche die Lasten der Seemannsordnung ganz besonders schwer drücken, jetzt und noch dazu bei der gegenwärtigen schlechten Geschäftslage, den Schiffsleuten weitere Vorteile auf Kosten der Rentabilität ihrer Betriebe einräumen, dann würden sie sich mit ihrer wiederholt mit Recht aufgestellten Behauptung in Widerspruch setzen: wonach die Lasten der sozialpolitischen Gesetzgebung des Deutschen Reiches von ihnen kaum mehr zu tragen sind. Eine gewiß nicht übertriebene Auffassung, hat sie doch noch in den letzten Wochen zum Verkauf eines schönen deutschen Schiffes an ausländische Reeder geführt.

Als Einschaltung zu diesem Punkte möchten wir mit Genugtuung feststellen, daß das Reichsamt des Innern die prekäre Lage kleinerer Reedereien nicht mehr verkennt. Diesen Eindruck gewinnt man beim Lesen der Reichstagsverhandlungen (26. April 1904) über einen sozialdemokratischen Antrag zur Krankenfürsorge der Seeleute. Weil seine Verwirklichung mit einer weiteren Belastung der Reedereien verbunden gewesen wäre, meinte der sozialdemokratische Antragsteller, daß die Kosten ja nur gering und von den Reedereien wohl zu tragen wären. Diese Behauptung gab dem Vertreter der Verbündeten Regierungen, Herrn Geh. Rat v. Jonquières zu folgender bemerkenswerten Äußerung Anlaß:

»Nun möchte ich mich nur noch mit zwei Worten gegen dasjenige wenden, was der Herr Vorredner wiederholt behauptet hat: die Kosten wären ja nur gering, und das könnte die Reederei wohl noch tragen. Meine Herren, es kommt immer ein Tropfen zum anderen, und es liegen mir hier eine Menge Äußerungen von kleinen Reedern vor — ich könnte sie Ihnen vorlesen, möchte aber Ihre Zeit nicht in Anspruch nehmen —, worin diese auf das lebhafteste klagen und erklären, sie könnten auch nicht einen Groschen mehr zahlen als bisher. Wenn man den Wortlaut dieser Äußerungen vor sich hat, dann erscheint der Inhalt wirklich glaubhaft. Mir ist auch bei den Verhandlungen, die diesem Gesetz vorausgegangen sind, von dem Verwaltungsdirektor der See-Berufsgenossenschaft ver-

sichert worden, daß es selbst mittleren Reedereien außerordentlich schwer werde, ihre Beiträge zu der See-Berufsgenossenschaft noch pünktlich zu zahlen, daß diese Beiträge außerordentlich häufig erst im Zwangsverfahren, auf dem Wege der Pfändung, beigetrieben werden müßten. Das möchte ich doch einmal hervorheben gegenüber der fortwährenden Betonung, es handle sich für die großen, reichen Reedereien nur um eine Kleinigkeit.«

Kommen wir nun zu der Lohnbewegung in Lübeck zurück, so ist neben den angeführten für die Ablehnung der Forderungen sprechenden Gründen auch zu berücksichtigen, daß die Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Schiffsleute von einer Körperschaft ausgehen, deren Leitung unausgesetzt bestrebt ist, den sozialen Frieden durch ein aufrührerisches Gebahren zu trüben und die den Reederstand sowie einzelne seiner Vertreter wiederholt in empörender Weise verunglimpft hat, — weshalb der Standpunkt der Stettiner und Lübecker Reeder recht wohl begreiflich ist. Während also einer Änderung der Arbeitsbedingungen unter Hinweis auf die Seemannsordnung entgegen zu treten sein würde, wären die Forderungen um Lohnerhöhung ernstlich zu prüfen, — falls sich herausstellt, daß die in Lübeck gezahlten Heuern hinter der Durchschnittsheuer in den Ostseestädten zurückstehen. Daß diese Voraussetzung aber nicht zutrifft, geht schon aus dem Lohntarif hervor, wie ihn der Seemannsverband als seine Forderung aufgestellt hat. Während die in Lübeck gezahlten Matrosen- und Heizerheuern ebenso wie die Höhe des Überstundenlohnes vom Verbande gutgeheißen werden, fordert er eine ganz geringe Erhöhung der Zimmermanns-, Bootsmanns- und Leichtmatrosenheuer. Also eine Besserstellung von Schiffsleuten, wie sie besonders auf kleineren Schiffen nur in ganz geringer Anzahl vorkommen. Dieser Umstand gibt zu der Vermutung Raum, daß die Lohnfrage nur erwähnt ist, um den Blick von den anderen Forderungen abzulenken. Einerlei, so viel steht fest: gelingt es den Sozialisten durch Vermittelung des Gewerbegerichts, das sie als letztes Mittel jetzt anstreben, die Lübecker Reeder zum Einlenken, zum Gewähren von Konzessionen zu bewegen, dann wird der Erfolg zu einer Schraube ohne Ende führen, zu dem Ergebnis: daß gestützt und unter Hinweis auf ihn den Reedern anderer Seestädte ähnliche Zumutungen gestellt werden. Das muß aber, weil sich einige Forderungen kaum jemals andere aber unter dem schlechten Frachtenstand gegenwärtig nicht erfüllen lassen, im Interesse des sozialen Friedens vermieden werden und es würde auch wohl geschehen, wenn die Lübecker gleich den Stettiner Reedern auf die neue sie schwer belastende Seemannsordnung, als auf ein Gesetz hinwiesen, das die Musterungsbedingungen regelt.

* * *

Pflichten eines Lotsen vor dem Verholen im Hamburger Hafen. Schuten als Verkehrshindernisse.

In einem Kollisionsprozeß zwischen den Eigentümern einer Donkey-Schute, die neben einem Leichter im Segelschiffshafen lag, und dem Reeder eines Dampfers, der aus dem Segelschiffshafen in dunkler Nacht verholte, war von klägerischer Seite (Schute) behauptet worden, daß der Lotse des Dampfers sich »vor dem nächtlichen Verholen eines großen Seeschiffs von der Fahrbarkeit der Fahrstraße zu überzeugen habe«. Dieser Ansicht vermochte das hanseatische Oberlandesgericht, das aus verschiedenen Gründen in Übereinstimmung mit der Vorinstanz die Klage abwies, nicht beizustimmen. Nachdem das Gericht als erwiesen anerkannt hatte, daß von dem verholenden Dampfer mehrere der Schute geltende Warnungssignale abgegeben waren, heißt es in der Begründung des Urteilsspruches weiter:

»Daß die Schute auf solche Signale verholt werden würde, konnte der Lotse erwarten und seine Pflicht war es durchaus nicht — wie Kläger ausspricht — auf allen Fahrzeugen, die möglicherweise die Passage beeinträchtigen konnten, vor dem Verholen Bescheid zu sagen. Daß eine solche Vergewisserung der ungefährlichen Passierbarkeit und eine so weit gehende Fürsorge nicht von den Führern der Seeschiffe, die verholen sollen, verlangt worden kann, ist von diesem Gerichte öfter ausgesprochen und dabei ausgeführt worden, daß bei dem Hinlegen von Fahrzeugen auf das Freibleiben der Passage Rücksicht genommen werden muß und daß Fahrzeuge, die dennoch so hingelegt sind, daß sie die Fahrstraßen beengen, darauf eingerichtet sein müssen, beim Herannahen von Schiffen auf deren Warnungszeichen rechtzeitig sich wegzulegen.«

Es wäre dringend erwünscht, wenn die Schuteneigentümer die immer und immer wiederkehrende Mahnung, die hier in den Schlußworten Ausdruck gefunden hat, beherzigen und die Wachen (?) ihrer Fahrzeuge verpflichten wollten, Warnungssignale verholender Schiffe als das zu beachten, was sie vorstellen sollen.

* * *

Die Reederei haftet nicht für die durch Bruch von Taljehaken (Löschgeschirr)

verursachten Schäden, sofern das Schiffskommando die erforderliche Sorgfalt bei der Auswahl der Löschgerätschaften beobachtet hat. In diesem Sinne hat das Hanseatische Oberlandesgericht die Klage eines Ladungsinteressenten gegen die Hamburg-Amerika Linie abgewiesen. Während der Kläger behauptet, daß der später gebrochene Taljehaken schon, als er auf das Schiff gebracht sei, von schlechter Beschaffenheit war, bestritt das Oberlandesgericht die Auffassung:

»daß es, wenn auch der später gebrochene Taljehaken bereits zu der Zeit, als er auf die »Sarnia« gebracht wurde, mit einem Fehler behaftet gewesen sein sollte und wenn

auch der später eingetretene Bruch des Hakens durch das Vorhandensein jenes Fehlers mit verursacht sein sollte, doch der Beklagten nicht als Verschulden anzurechnen sein würde, daß sie den hier in Rede stehenden Haken hat an Bord nehmen lassen«.

Gestützt auf das Gutachten des Sachverständigen Herrn Konsul Schlick, wird ferner vom Gericht ausgesprochen:

»Wenn ein eiserner Haken von solcher Beschaffenheit ist, daß bei besonderer Prüfung durch einen Sachverständigen nicht mehr als eine so geringe Anomalie zu entdecken ist, darf nach der Ansicht des Gerichts einem Verfrachter nicht zugemutet werden, daß er, wenn er sein Schiff mit Haken zur Verwendung beim Laden und Löschen versehen läßt, die vorhandene Anomalie erkenne und wegen derselben den betreffenden Haken nicht an Bord gebe. Auch für den Fall, daß das Eisen des später gebrochenen Taljehakens von fehlerhafter Beschaffenheit gewesen sein sollte, hat danach das erkennende Gericht angenommen, daß der Umstand, daß, der später gebrochene Haken der »Sarnia« an Bord gegeben bezw. daß der Haken an Bord genommen ist, durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnte.«

* * *

Dampferverluste.

Eine unparteiische Übersicht über die Häufigkeit von Schiffsverlusten in den verschiedenen großen nationalen Dampferflotten gibt auf Grund amtlichen Materials der amerikanische Schiffahrtskommissar in seinem letzten, an das Department of Commerce and Labor gerichteten Jahresbericht. Danach stellte sich der Prozentsatz der verlorenen Dampfer in

Jahr	Nordamerika	England	Deutschland	Frankreich	Norwegen
1896	2.57	1.50	0.69	1.59	2.53
1897	1.36	2.08	1.71	3.53	3.49
1898	5.24	2.26	2.37	5.58	3.26
1899	3.10	2.42	1.52	3.37	2.40
1900	1.94	2.05	2.21	2.66	3.28
1901	1.76	1.60	2.44	1.76	2.54
1902	0.74	1.90	1.79	1.83	2.30
Durchsch.	2.24	1.97	1.86	2.60	2.81

Diese Zahlen ergeben, daß Deutschland mit Hinsicht auf die Verluste seiner Dampfer am günstigsten dasteht.

* * *

Ausländer auf englischen Schiffen.

Ende März machte ein in der »Times« veröffentlichtes Schreiben die Runde in allen englischen (und wohl auch in vielen kontinentalen) Blättern, schilderte es doch die heldenmütige Rettung Schiffbrüchiger durch die Bootsbesatzung eines englischen Dampfers in begeisterten und für die englischen Seeleute überaus schmeichelhaften Worten. In einem orkanartigen Sturm rettete der englische Dampfer »Cairnisla« durch sein Rettungsboot auf 35° 18' N und 61° 36' W die Mannschaft des kanadischen Seglers »Mary A. Troop«, der 26 Tage lang, ein Spiel der Wellen, in wrackem Zustande herumgetrieben hatte. Eine edle Tat war mit großer Lebensgefahr vollbracht worden. Soweit ist Alles richtig. Nur stimmte es nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen überein, wenn, wie es geschah, englischen Seeleuten die Palme des Ruhms zugesprochen wurde. Die Bootsbesatzung, die doch allein ihr Leben beim Retten aufs Spiel setzte, bestand aus fünf Personen: dem Steuermann, dem Bootsmann und drei Matrosen. Von diesen war der Schiffsoffizier zwar ein Brite, die Wiege der vier anderen Männer hatte aber nicht in Alt-England gestanden. Drei waren Skandinavier, einer (W. Berstrom) ein Deutscher. — »Fairplay«, der die Sachlage in der hier geschilderten Weise mit wehmütiger Betonung richtig stellt, führt noch ein weiteres Beispiel an, um zu zeigen, daß nicht die britischen, sondern die ausländischen Seeleute an Bord britischer Schiffe voranstehen, wenn es gilt, das Leben für gefährdete Kollegen in die Schanze zu schlagen. Zu dieser Behauptung hält sich das Blatt insofern für berechtigt, als außer den drei Matrosen, die als Freiwillige im Boot den Rettungsdienst versahen, noch zwei Matrosen englischer Abkunft an Bord von D. »Cairnisla« gewesen waren. Im zweiten Beispiel, das als Beleg herangezogen wird, handelt es sich um die Strandung eines englischen Dampfers bei einer Insel im Indischen Ozean. Während die »Britishers« der Besatzung in den Booten Eingeborener nach der Insel desertierten, bemannten die ausländischen Matrosen das Schiffsboot, um Hilfe vom vierhundert Meilen entfernten Festland zu holen. — Wer die Tendenz des englischen Blattes, als eines unentwegten Gegners der Regierung kennt, wird sich durch seine Apotheose der ausländischen Seeleute nicht irreführen lassen, weiß er doch, daß dieser Angriff eins von den vielen Mitteln darstellen soll, um das Handelsamt zu Maßnahmen zu veranlaßen, damit ausländischen Seeleuten die Möglichkeit erschwert werde, an Bord britischer Schiffe Dienste zu leisten. Ob der Zweck im vorliegenden Fall erreicht wird, möchten wir allerdings bezweifeln.

Rechtweisende Kompasse, rechtweisende Peilungen für Seekarten und Segelanweisungen.

Hierzu wird uns geschrieben: »Alle Peilungen sind vom Beobachter rechtweisend anzugeben, und zwar in Graden von 0° über Ost, Süd, West bis 360° und ebenso in $1/3$ Strichen« heißt es auf Seite 10 in den Grundsätzen, welche die deutschen Bundes-Seestaaten mit dem Reichsmarineamt über

die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten vereinbart haben. (Siehe S. 230. D. R.)

Nach dieser Bekanntmachung ist zu hoffen, daß mit dem für die Seeleute höchst unpraktischen System, die Kompasse und Peilungen auf den deutschen Karten und in den Segelanweisungen nur mißweisend zu geben, endlich gebrochen wird und daß namentlich für die Übersegler und Karten in größerem Maßstabe rechtweisende Kompasse und rechtweisende Kurse und Peilungen gebräuchlich werden.

An Bord ist wegen der fortwährenden Änderung der Deviation eine sichere Feststellung der Mißweisung selten ermöglicht, zumal da die Angaben der Mißweisung recht mangelhaft und stellenweise wegen örtlicher magnetischer Störungen überhaupt nicht festzustellen sind. An vielen Orten ist sie seit Jahrzehnten nicht revidiert oder noch niemals einwandsfrei ermittelt worden. In recht befahrenen Gegenden, beispielsweise in der Belle-Isle-Straße, der Lawerence-Bucht und dem -Fluß ändert sich die Mißweisung außerordentlich schnell, ist auch gar nicht gut bekannt und auf den amtlichen Karten verschiedener Nationen (deutschen, englischen und amerikanischen) verschieden angegeben. In diesen Gegenden und bei der Ansteuerung der Feuer von New-York-Bay kann es vorkommen, daß man in nordöstlicher Peilung eines Feuers die Peilung um 2° anders absetzen muß als in südwestlicher Peilung; mißweisende Peilungsangaben müssen unter solchen Umständen also immer mit einem Fehler bis zu 2° behaftet sein. Bei rechtweisenden Peilungsangaben wären derartige Ungenauigkeiten ausgeschlossen. Ebenso unbequem, mitunter geradezu gefährlich sind die mißweisenden Kompasse auf älteren Karten, man muß fortgesetzt Korrektionen anbringen und nach wenigen Jahren muß man auf einer bestimmten Fahrt ganz andere Peilungen und Kurse im Gedächtnis behalten, als anfangs nötig war.

Auch für die einmal festgelegten Abstandspeilungen von besonders auffallenden Landmarken und Seezeichen ändern sich die mißweisenden Peilungen unausgesetzt und sind wie oben nachgewiesen noch nicht einmal immer richtig, nach einem Jahre aber bereits veraltet und deshalb verbesserungsbedürftig.

Bei rechtweisenden Peilungsangaben wäre das ausgeschlossen, wahrscheinlich wäre auch für die Neubearbeitung der Segelanweisungen viel mit rechtweisenden Peilungen gewonnen: an Zeit, an Geld, an Zuverlässigkeit der Angaben und an praktischer Verwendbarkeit. Schließlich sind auch die Karten mit mißweisenden Kompassen für die Eintragung der Standlinien unbequem; ein großer Nachteil, denn es ist sehr wesentlich, bei der Ansteuerung die eingetragenen Standlinien in der Karte, nach der man wirklich navigiert, stets vor Augen zu haben.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet — und ich halte ihn für den wichtigsten in der modernen Navigation, namentlich für Dampfer — sollte man mit nicht mehr berechtigten Traditionen brechen und Kompasse mit Gradeneinteilung geben und zwar eine Einteilung von 0 bis 360 und eine in Quadranten von je 0 bis 90°, wie unsere älteren deutschen Karten auch bereits mehrfach ausgeführt sind, nur müßte die Gradeinteilung auf Grade genau sein, nicht bloß auf zwei Grade genau.

Auf Spezialkarten wird man die mißweisenden Kompasse nicht gerne entbehren wollen, doch ein rechtweisender Kompaß sollte auf jeder Karte vorhanden sein, schon wegen der allgemeinen Orientierung in Gegenden mit großer Mißweisung. Die rechtweisenden Kompasse sollten für sich allein bleiben, die mißweisenden nicht um oder in die rechtweisenden eingezeichnet werden, sondern auch für sich allein; doch das ist Nebensache. Die mißweisenden Kompasse sind auf ein achtel oder einen viertel Strich genau genug, denn mißweisende Kompasse auf Grade genau sind nur theoretisch richtig, für die Praxis aber illusorisch.

Es ist bezeichnend für die augenblickliche Situation, daß die meisten Schiffsführer sich in ihre Gebrauchskarten die rechtweisenden kleinen aber recht genauen Kompasse aus den amerikanischen und deutschen Monatskarten einkleben, um den fortgesetzten Umrechnungen und sonstigen Unbequemlichkeiten der mißweisenden Kompasse aus dem Wege zu gehen. Auf der großen Fahrt hat man eben niemals wie in der Ost- und Nordsee mit mißweisenden Größen zu tun, sondern wendet immer die direkt aus den Gestirnspeilungen gefundene Gesamtmißweisung auch direkt ohne Umrechnung auf den gesteuerten Kurs an, was neben der Einfachheit auch weniger Rechnung, infolgedessen weniger Fehlerquellen zuläßt. Die Deviation wird selbstverständlich immer daneben geschrieben, um bei späterer Gelegenheit, wenn keine Beobachtungen vorliegen oder andere Kurse gesteuert werden müssen, verwendet zu werden.

Vielleicht wächst unsere Kaiserliche Marine mit der Zahl und Stärke ihrer Schiffe auch aus den engen räumlichen Verhältnissen der Nord- und Ostsee, wo der mißweisende Kompaß ja als genügend bezeichnet werden könnte, heraus und in die Ideen der Großschiffahrt hinein. Ein kleiner Anfang, wenn auch auf anderem Gebiet ist ja schon durch die Einführung vierstelliger Logarithmen gemacht worden.

Schulschiffskadetten als Vollmatrosen.

Der Führer eines Bremer Dampfers schreibt: In der »Hansa« Nr. 11 lese ich, daß der Deutsche Nautische Verein die Ansicht vertreten hat, daß Zöglinge der Schulschiffe vor der Zulassung zum Steuermannsexamen zwölf Monate als Vollmatrose auf anderen Kauffahrteischiffen gefahren haben müssen.

Jedenfalls ist dieser Antrag völlig gerechtfertigt und wird außerdem dazu beitragen, die Meinungsverschiedenheiten betreffs »Ausbildung des höheren seemännischen Personals« auszugleichen. Die Erklärung des Schulschiffsvereins: er wolle den Kadetten, nach dreijähriger Dienstzeit auf dem Schulschiff, Gelegenheit geben zu einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose, bleibt doch immer eine freiwillige Erklärung und kann als solche, bei Angelegenheiten, welche durch Gesetzesvorschriften festgelegt werden müssen, nicht in Betracht kommen.

Die ganze Ausbildung an Bord der Schulschiffe läuft doch schließlich auf eine sachgemäße »Drillung« hinaus; und es ist Tatsache, daß gut gedrillte Menschen unter ihren Führern eine ausgezeichnete Truppe bilden. Aber wenn solcher Truppe die Führer genommen werden?

Aus den gut ausgeführten Manövern an Bord der Schulschiffe aber herleiten zu wollen, daß diese Schüler auch, wenn aus dem Schulschiffverband gelöst, und in Stellungen gestellt wo sie sich selbst (und nach kurzer Zeit noch Andere dazu) regieren sollen, tüchtige praktische Menschen abgeben werden ist zum Mindesten verfrüht!

Es ist daher mit Freuden zu begrüßen, daß den jungen Leuten Gelegenheit geboten werden soll, sich ein volles Jahr selbstständig zu entwickeln; es ist anzunehmen, daß dieselben, dank ihrer vorzüglichen Vorbildung, in diesem freien Matrosenjahr als selbstständig denkende und lernende Menschen sich sehr Vieles aneignen werden, das ihnen auch durch keine noch so sorgfältige schematische Lehrmethoden geboten werden kann.

Wie beklommen fühlt sich schon ein junger Steuermann der »alten Schule«, wenn er an Bord kommt und befehlen soll, aber er kennt doch Denkart und Fühlen der Leute und findet dann auch bald die rechte Art damit umzugehen; wie aber wird es dem jungen »Schulschiffsteuermann« erst schwer fallen, dem der Gedankengang der »Leute vor dem Mast« völlig fremd ist? Haben die Zöglinge aber 1 Jahr als Vollmatrosen auf anderen Schiffen gefahren, so wird sich die angezogene Schwierigkeit ganz bedeutend für dieselben verringern.

Auch in bezug auf das spätere Zusammenleben und Wirken an Bord als Steuermann wird die »Fahrzeit als Vollmatrose« zwischen Offizieren der alten und neuen Schule vermittelnd wirken; und der frühere Schulschiffszögling wird sich leichter den veränderten Verhältnissen anpassen, weil er mehr Verständnis dafür hat.

Infolge der veränderten Anschauungsweise denn diese wird doch wahrscheinlich durch das Leben im Verband einer Kauffahrteischiffs-Besatzung zur Geltung kommen, werden die Schulschiffszöglinge sich auch später leichter auf Frachtdampfern und Segelschiffen einleben können. Würden dieselben aber direkt vom Schulschiff auf Steuermannsschule, und dann auf ein anderes Kauffahrteischiff verpflanzt werden, so würden sich diese Herren dort (Frachtdampfer und Segelschiffe sind gemeint) wohl in sehr vielen Fällen bald unmöglich machen.

Die Folge würde sein, daß sich die aus den Schulschiffen hervorgegangenen Offiziere, dem Zuschnitt ihrer Ausbildung entsprechend, vornehmlich den Passagierdampfern zuwenden. Im Laufe der Zeit müßte sich also ein Unterschied geltend machen: zwischen Offizieren der Passagierdampfer und denen anderer Reedereien. Ob derartige Unterschiede zur Ehre der deutschen Schiffahrt beitragen würden, muß wohl sehr in Frage gestellt werden. Wahrscheinlich würde das Zusammenarbeiten aller höheren Chargen der Schiffsbesatzung darunter leiden, und das befriedigende Gefühl der Zusammengehörigkeit und der gemeinsamen Interessen aller »Examinierten« an Bord, würde leicht dem bedauerlichen Zustand des »Sichüberhebens« und des sich »Mehrdünkens« Platz machen.

Vielleicht werden vorstehende Auslassungen als »einseitig« bezeichnet werden, jedoch bin ich überzeugt, damit vielen meiner Kollegen aus dem Herzen gesprochen zu haben!

Hoffentlich gibt ein Hoher Bundesrat dem begründeten, von solch' kompetenter Seite eingebrachten Antrag Folge: zum Nutzen des ganzen Seemannsstandes und der deutschen Reederei!

Auf See, 7. April*) 1904. Cornelius.

*) Bemerkenswert ist, daß diese Zuschrift ohne Kenntnis der Absichten verfaßt worden ist, wie sie in unseren Ausführungen auf Seite 173/174 zum Ausdruck gekommen sind. D. R.

Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor Treibanker!

Von R. Hahn, Navigationslehrer.

Der Nautische Verein zu Leer hat diesen Gegenstand für die Tagesordnung des letzten Deutschen nautischen Vereinstages gestellt, doch leider etwas zu spät. Er kam daher damals nur als Dringlichkeitsantrag vor das Plenum und wurde mit den anderen derartigen Anträgen ohne weiteres abgelehnt. Der Nautische Verein zu Leer hat zugleich die Angelegenheit für den nächsten nautischen Vereinstag angemeldet und um sie zur Besprechung in den Einzelvereinen recht zeitig zu bringen, möchte ich ausführen:

Die Besprechung solcher Signale dürfte in zwei Teile zu zerlegen sein. Der erste Teil bestände in der Lösung der Frage: »sind solche Signale überall nötig?« und der zweite Teil: »in dem Vorschlage entsprechender Signale?«, wenn die erste Frage mit »Ja« beantwortet wird.

Zu 1: Nachdem vielfach in unsern Seeschiffer- und nautischen Vereinen, am meisten wohl vor 4—5 Jahren im Seeschiffer-Verein zu Hamburg, die Frage der Zweckmäßigkeit des Legens von Schiffen vor Treibanker, namentlich von Dampfern, diskutiert worden ist, nachdem deren Mitglieder, welche noch aktiv zur See fahren, ihre Erfahrungen nach der Richtung hin kundgegeben haben, hat man allgemein der Seepraxis, ich betone namentlich für Dampfer, das Liegen vor Treibanker empfohlen. Ganz besonders ist das, mit klarer Hervorhebung der Vor- und Nachteile des Liegens vor Treibanker vom Heck und vom Bug aus geschehen, von seiten des obenangeführten Hamburger Vereins, mit dem ich s. Zt. unter Mitteilung meiner Erfahrungen durch Vermittelung des Herrn Insp. Opitz korrespondierte. Auch auf dem Seeschiffer-Vereinstage d. J. ist die Frage aufgeworfen: »welche Lichter wohl von Schiffen vor Treibanker zu führen wären«, ein Zeichen, daß man in jenem maßgebenden Seekreise das Legen eines »Schiffes« vor Treibanker als etwas auf See durchaus Gebräuchliches und Praktisches ansieht.

In der Tat wird mehr und mehr von dieser Art des Auswetterns schwerer Stürme, schwerer Seen und scharf nach Land zu setzender Strömungen, die ohne diese Treibankerung Schiffe den Grundseen näher unter Land zu führen möchten, Gebrauch gemacht. Ja, die Ver. Staaten haben gesetzlich vorgeschrieben, daß ein jedes Passagierschiff, das unter dem Union-Jack die hohe See befährt, eine besondere Vorrichtung zum treibankern an Bord habe, und die schärfsten Beaufsichtiger jeder Art Schiffahrt, die »See-Versicherungen« beschäftigen sich schon lange mit der Frage »ob in anderen Seestaaten nicht etwa dem Beispiel« der Ver. Staaten zu folgen wäre. Hierauf jetzt hier näher einzugehen, ist nicht der Platz. Aber die erste Frage glaube ich nunmehr dahin beantworten zu müssen, daß das Treibankern in See, namentlich von Dampfern, so häufig ausgeübt wird, daß die gesetzliche Bestimmung von Nacht- und Tagsignale für Schiffe vor Treibanker zur Notwendigkeit geworden ist.

Zu 2: Bei Beantwortung der Frage, welche Signale wir der Reichsregierung für Schiffe vor Treibanker vorschlagen können oder sollen, hat der Nautische Verein zu Leer sein Augenmerk gelegt auf: 1. Einfachheit in der Ausführung und Billigkeit in der Herstellung, wobei es selbstverständlich ist, daß solche Signale von anderen, schon im Gebrauch, sich gehörig unterscheiden.

Betrachten wir die Lichterführungs-Tabellen für Dampfer, Segler, Fischer- und Lotsen-Fahrzeuge, so finden wir eine Kombination von je 2 Signalkörpern für Nacht und 2 für Tag, von denen 3 Körper auf jedem Seeschiff jetzt schon vorhanden sind und der vierte sich leicht und billig herstellen läßt, welche Körper in einer bestimmten Darbietung sich von allen andern Signalen prägnant unterscheiden und welche in dieser Darstellung auch noch nicht benutzt sind.

Es sind dieses für die Nacht die Führung eines weißen Lichtes an dem Ende des Schiffes, wo der Treibanker aus und eines roten an dem entgegengesetzten Ende, beide an den Stellen wo sie am besten gesehen werden können, jedoch nicht höher als 6 m über dem Schiffsrumpf, und beide in Laternen, welche*) ein ununterbrochenes Licht von mindestens einer Seemeile Sichtweite über den ganzen Horizont werfen. Für den Tag wären zu führen: vorne an der Stelle des weißen Lichter (bei Nacht) ein schräges Viereck von weißer Farbe und hinten an der Stelle des roten Lichter ein roter Ball; beide Körper müssen mindestens einen Durchmesser von 65 cm haben.

Diese beiden Signale unterscheiden sich von den für »durch einen Unfall unmanövrierfähig gewordene Schiffe« (Art. 4a), sowohl als von den für »mit Telegraphenkabel beschäftigten Schiffen (Art. 4b), als auch von denen geankerter Schiffe (Art. 11) und von den für Schiffe auf Grund (Art. 11, Ende) usw.

Auch in der Lichter- oder Signalkörper-Führung der Fischerfahrzeuge aller Nationen kommen diese Kombinationen oder auch nur ähnliche nicht vor.

Die Sichtweite der Laternen von 1 Sm. möchte genügen, weil Fahrzeuge vor Treibanker meistens eine ganz kleine Fahrt hinteraus dem Treibanker machen ($^1/_2$—$1^1/_2$ Knoten vielleicht im Durchschnitt).

Eine ganz geringe Differenz in der Höhe der Laternen, wie sie aus Unachtsamkeit vielleicht einmal vorkommen könnte, dürfte, wenn ein Fahrzeug sich einem Schiff vor Treibanker recht von vorne oder von hinten nähert, noch nicht den Anschein der Lichterführung von Fischerfahrzeugen der Ver. Staaten vor dem Schleppnetz (rotes Licht vorne oben und weißes darunter) geben, denn Schiffe hinter dem Treibanker haben so starke Kursänderungen, daß auch dann das »Übereinander-Erscheinen« der beiden Laternen fortwährend in ein »Nebeneinander-Erscheinen« übergehen muß. So glaube ich, daß die eben hier vorgeschlagenen Signale für Schiffe vor Treibanker möglich und zweckentsprechend sind, und es hat, wie schon eingangs gesagt, der Nautische Verein zu Leer den Gegenstand zur Tagesordnung des nächsten deutschen nautischen Vereinstages gestellt. Der Antrag würde dann lauten:

»Der Deutsche nautische Verein wolle bei der Reichsregierung beantragen, für Schiffe vor Treibanker als Signale einzuführen:

»*Bei Nacht:* die Führung eines *weißen* Lichtes an dem Ende des Schiffes, wo der Treibanker aus ist, und eines *roten* an dem entgegengesetzten Schiffsende, und beide an den Stellen, wo sie am besten gesehen werden können, jedoch nicht höher als 6 m über dem Schiffsrumpf, und beide in Laternen, welche ein ununterbrochenes Licht von mindestens einer Seemeile Sichtweite über den ganzen Horizont werfen.

Bei Tag: Die Führung eines schrägen Vierecks von weißer Farbe an dem Schiffsende wo der Treibanker aus ist, d. h. an der Stelle des weißen Lichtes bei Nacht und an dem entgegengesetzten Schiffsende, d. h. an der Stelle des roten Lichtes bei Nacht, einen Ball von *roter* Farbe; beide Körper müssen mindestens einen Durchmesser von 65 cm haben.

Die Reichsregierung wolle zugleich die nötigen Schritte tun, daß diese »Signale für Schiffe vor Treibanker« sobald als möglich international angenommen und gesetzlich vorgeschrieben würden.«

---

*) Daß die an Bord vorhandene Laterne 2 Sm. Sichtweite hat, dürfte nicht gerade ihrem Gebrauch entgegentreten.

Auszüge aus Geschäftsberichten deutscher Reedereien. (1903.)

Deutsch-Austral. Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 12 000 000; Betriebsgewinn ℳ 2 029 433 (2 314 537); Abschreibungen ℳ 1 255 413 (1 336 413); Dividende 720 000 = **6 pCt.** Die Dividenden der sechs letzten Jahre waren: 5, 12, 12, 10, 10, 8.

Die Reederei blickt auf ein Jahr mit befriedigenden Ausfrachten nach ihren Hauptgebieten zurück, während die Heimfrachten viel zu wünschen übrig ließen. In dieser Beziehung ist in Australien aber ein vollständiger Umschwung eingetreten; das Land hat infolge reichlichen Regens eine Getreideernte zu verzeichnen, so groß wie sie noch nie dagewesen sein soll. Die Andauer der guten Witterungsverhältnisse berechtigt zu der Erwartung, daß Australien auch jetzt wieder bessere Jahre sehen wird. Für Wolle tritt wahrscheinlich schon in dieser Saison eine kleine Zunahme ein.

Auch in den Heimfrachten von einem Teil der ostindischen Häfen zeigt sich in letzter Zeit mehr Lebhaftigkeit. Ob und in wie weit dieselbe auf Einflüsse durch den russisch-japanischen Krieg zurückzuführen ist, ist zur Zeit nicht erkennbar. Einen nennenswerten Einfluß im allgemeinen durch den Krieg erwartet die Gesellschaft für ihr Geschäft nicht.

Andererseits ist aber das Geschäft nach Südafrika in letzter Zeit sehr flau. Ob und in welchem Umfange die seit August vor. Jahres in Kraft befindlichen Differentialzölle zu Gunsten der großbritannischen Ausfuhr dabei mitwirken, ist schwer zu beurteilen.

Mit der Bevorzugung der britischen Ausfuhr ist neuerdings auch Neu-Seeland vorgegangen, wie es kaum anders zu erwarten war. Es kann für das Land, wenn seine eigenen Interessen gründlich erwogen werden, nicht gleichgültig sein, ob es mit seiner Ausfuhr fast ausschließlich auf ein großes Gebiet angewiesen ist oder ob alle diejenigen Länder, welche Verwendung für neuseeländische Erzeugnisse haben, als Abnehmer voll mit auftreten können.

In Australien ist die Anwendbarkeit des Commonwealth-Zollgesetzes auf Schiffe im überseeischen Verkehr durch Entscheidung des höchsten Gerichtshofes in London bestätigt worden und damit diese Frage endgültig erledigt. Nach diesem Gesetz ist der Verbrauch von Lebensmitteln, Deck- und Maschinenmaterial usw. zollpflichtig nicht nur für die Zeit des Aufenthaltes in den Häfen, sondern auch während der Versegelung von einem australischen Hafen nach dem andern. Es ist dies ein Rückschritt im Verkehrsleben, der umsomehr zu bedauern ist, als er von einem Staate ausgeht, der mit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts ins Leben getreten ist.

Hamburg-Südamerik. Dampfschiffahrts-Ges.

Aktienkapital ℳ 11 250 000; Betriebsgewinn ℳ 2 594 399 (557 032); Abschreibungen ℳ 2 030 114 (524 297); Dividende ℳ 675 000 = **6 pCt.** Die Dividenden der sechs letzten Jahre betrugen 0, 4, 10, 10, 16, 12.

Wenn auch das verflossene Jahr noch durchaus unter dem Zeichen niedriger Frachten und übergroßen Angebots von Räumten stand, so hat die Gesellschaft doch Grund, mit dem Verlaufe desselben zufrieden zu sein. Die Nord-Brasil Linie hat sich langsam gebessert. Leider zeigt sich der Hamburger Platz noch nicht genügend aufnahmefähig für den direkten Import von Gummi, sodaß es den heimkehrenden Dampfern an dieser wichtigen Ladung fehlt. Die Mittel-Brasil Linie hat befriedigende Erträge geliefert. Eine der häufigen Zoll-Veränderungen in Brasilien hatte gegen Ende des Jahres einen starken Ladungsandrang zur Folge, der die Reederei zur Einstellung von Extraräumten veranlaßte. In Rio de Janeiro brach gegen Ende des Jahres ein Streik unter den Hafenarbeitern aus, der die Abfertigung der Dampfer sehr verzögerte und erhöhte Unkosten verursachte.

Das Geschäft nach und von Süd-Brasilien verlief in normaler Weise. Um die lange Reisedauer derjenigen Dampfer abzukürzen, die auf ihrem Wege nach Süd-Brasilien Maranhao und Ceará anliefen, wurden diese beiden Häfen in den Fahrplan der Nord-Brasil Linie hinübergenommen. Der Leichter- und Schlepperdienst auf der Lagoa dos Patos hat befriedigend gearbeitet und besonders auch bei verschiedenen Bergungen erfolgreiche Hilfe geleistet. Der La Plata weist eine entschiedene Besserung gegen das Vorjahr auf, die in vermehrter Ladung hinaus und reichlicher Rückfracht ihren Ausdruck fand. Die im letzten Berichte erwähnten Vieh-Transporte haben der Gesellschaft nur kurze Zeit Vorteil gebracht, da England bald wieder seine Häfen gegen argentinisches Vieh sperrte. Die diesjährigen großen Ernten mit entsprechend kräftiger Entwicklung von Handel und Verkehr werden den Schiffen auch für die nächste Zeit gute Beschäftigung gewähren. Sehr unangenehm fühlbar machten sich auch in Buenos Aires die inzwischen beigelegten Ausstände der Hafen- und Transportarbeiter, denen neuerdings ein Eisenbahnstreik gefolgt ist.

Erwähnung findet sodann die Einstellung der neuen Doppelschraubendampfer »Cap Blanco« und »Cap Ortegal« sowie ferner die zwischen der Gesellschaft und der Hamburg-Amerika Linie neuerdings geregelte Verkehr Genua—La Plata und die Patagonien-Route.

Die Schiffe der Hamb.-Südamerik. Ges. vollendeten im Betriebsjahre 117 Rundreisen (gegen 119 im Vorjahre): Nord-Brasil Linie 17 Reisen, Mittel-Brasil Linie 34, Süd-Brasil Linie 15, La Plata Linie 40 und Genua — La Plata Linie 11 Reisen, außerdem Patagonia-Linie 13 Reisen.

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 11 000 000; Betriebsgewinn ℳ 2 089 227 (2 310 912); Abschreibungen ℳ 1 162 417 (1 085 710); Dividende ℳ 880 000 = **8 pCt.** Die Dividenden der letzten sechs Jahre waren: 9, 12, 15, 11, 9, 7½.

Dies Ergebnis ist befriedigend zu nennen in Anbetracht der auch im letzten Geschäftsjahre herrschenden Stagnation, bezw. des weiteren Niederganges der Seefrachten, sowie des Umstandes, daß infolge des Auftretens der Pest in verschiedenen Häfen der Westküste Südamerikas und Mexikos und der dadurch hervorgerufenen Quarantäne-Maßregeln sich sehr bedeutende Störungen und Einbußen für den Betrieb ergaben. Diesen Verhältnissen Rechnung tragend, hatte die Reederei gleich den mit ihr in Wettbewerb arbeitenden englischen Linien, eine zeitweilige Erhöhung der Ausfrachten eintreten lassen, aber dieser Aufschlag konnte nicht andauernd entschädigen für die vielen Zeit- und Geldopfer, die zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Betriebes gebracht werden mußten. Auch heute machen sich die Nachwirkungen noch störend fühlbar, und es ist ein erneutes Auftreten der Seuche nicht ausgeschlossen. Unter Schiffsverlusten hatte die Reederei nicht zu leiden, dagegen aber unter Havarien, unter denen die bedeutendste der Seeunfall des D. »Theben« in der Magellan-Straße war. Das Schiff blieb, Dank der umsichtigen Führung vor dem Sinken bewahrt, und konnte mit Hilfe von Bergungsdampfern zur provisorischen Reparatur nach Punta Arenas gebracht werden.

An Ausladung nach Chile und Peru hat es den Dampfern nicht gefehlt, während die Ausfuhr nach Ecuador unter Quarantäneverhältnissen und der andauernden geschäftlichen Depression zu leiden hatte. Ersatz für diesen Ausfall boten der Reederei größere Ausladungen nach Mexiko, San Francisco

und nach den Häfen des Puget-Sound. Auch die Rückfrachten von dort, sowie der Küstenverkehr haben etwas zugenommen, während die Kaffeeverschiffungen von Zentral-Amerika sich ungefähr auf gleicher Höhe mit denen des Vorjahres bezifferten. Ein gleiches gilt von Ecuador rückkehrend, sowie von Peru, während sich von Chile die Salpeter-Frachten in absteigender Linie bewegten, infolge des reichlichen Angebots von Segler- und Dampfer-Tonnage und des fast gänzlichen Ausfalles an Getreide zum Export.

Mit Bezug auf die Aussichten im laufenden Jahr bemerkt die Reederei in ihrem Bericht, daß sich letzthin weder in den politischen Verhältnissen noch in der Geschäftslage der von ihr befahrenen Länder an der Westküste Amerikas nennenswertes verändert hat; die heftige Konkurrenz, die ihr dort von Seglern und Dampfern in wilder Fahrt gemacht wird, besteht fort; immerhin haben wir — vorausgesetzt, daß ungewöhnliche Unglücksfälle und Ereignisse uns nicht heimsuchen — das Vertrauen, auch im laufenden Jahre ein Resultat zu erzielen, das angesichts der allgemeinen Lage im Schiffahrtsbetriebe befriedigen dürfte.

Deutsche Ost-Afrika-Linie.

Aktienkapital ℳ 10 000 000; Betriebsgewinn ℳ 1 713 050 (1 848 838); Abschreibungen ℳ 1 640 129 (1 453 782); Dividende keine. Die Dividenden der letzten sechs Jahre waren: 2½, 2, 8, 6, 3, 3.

Der Überschuß ist im wesentlichen in der ersten Hälfte des letzten Abrechnungsjahres erzielt worden, während die zweite Hälfte wenig zu diesem Resultat hat beitragen können, und zwar infolge einer nach kurzem Aufblühen seit Beendigung des Krieges über ganz Süd-Afrika hereingebrochenen wirtschaftlichen Krisis. Mit Rücksicht auf diese ungünstige Geschäftslage hat die Reederei von der Auskehrung einer Dividende abgesehen, und den ganzen Überschuß zu Abschreibungen, sowie zur Ergänzung ihres Reparaturkontos verwandt. Der von allen Seiten erwartete andauernde Aufschwung Süd-Afrikas nach Beendigung des Burenkrieges ist nicht eingetreten, es hat sich vielmehr eine allgemeine wirtschaftliche Depression eingestellt, wie sie so tief einschneidend in alle südafrikanischen Handelsverhältnisse wohl von keiner Seite erwartet worden ist. Für die im südafrikanischen Handelsverkehr beteiligten Dampferlinien hat sich der wirtschaftliche Rückgang des Landes durch wesentliche Verminderung der Fracht- und Passage-Einnahmen fühlbar gemacht. Es kommt hinzu, daß der nach dem Friedensschluß in Süd-Afrika erwartete allgemeine Aufschwung von Handel und Verkehr viele Dampfschiffslinien veranlaßt hatte, eine Beteiligung an diesem Verkehr zu suchen. Dadurch hat sich ein Übermaß an Schiffsräumte in das südafrikanische Geschäft hineinbegeben, welches nunmehr nicht Beschäftigung genug findet und demgemäß einen allgemein ungenügenden Verdienst bewirkt.

Die Einrichtung einer von der portugiesischen Regierung subventionierten portugiesischen Postdampferlinie zwischen Portugal und seinen ostafrikanischen Kolonien hat ferner in das nicht unbedeutende portugiesische Geschäft der Reederei sehr störend eingegriffen. Von den beiden neuen Dampfern »Feldmarschall« und »Prinzregent«, die sich zur vollen Zufriedenheit der Reederei bewährt haben, erwartet die Reederei, daß sie sicherlich dazu beitragen werden, trotz der vermehrten Konkurrenz den ihr gebührenden Anteil am Passagierverkehr zu erhalten.

Die Aussichten für das nächste Jahr sind bisher leider nicht günstig zu nennen. »Wir sind aber bemüht gewesen«, sagt die Reederei zum Schluß ihres Berichtes, »durch möglichste Anpassung der Fahrpläne für 1904 an die neuen Verhältnisse, soweit unser Subventionsvertrag mit der Regierung dies gestattet, und durch Verwertung der durch unser Vorstandsmitglied Herrn Eduard Woermann auf einer im Jahre 1903 unternommenen Informationsreise rund um Afrika gesammelten Erfahrungen und Eindrücke die Möglichkeit größerer Ersparnisse zu schaffen, und wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß die schlechten Zeiten bald wieder besseren Platz machen werden.«

Dampfschiffahrts-Ges. „Argo", Bremen.

Aktienkapital ℳ 7 000 000; Verlust ℳ 157 245 (361 749); Abschreibungen ℳ 530 816 (460 537); Dividende keine. Die Dividenden der letzten sechs Jahre waren: 0, 3, 8, 9, 6, 7.

Trotzdem die regelmäßigen europäischen Fahrten der Gesellschaft sich erfreulicherweise lohnender gestalteten, wurde der damit erzielte Gewinn durch die Verluste in der atlantischen Fahrt, in der die Reederei mehr von der Konjunktur des allgemeinen Frachtenmarktes abhängig bleibt, wieder absorbiert. Während im vorigen Jahre die Mittelmeerfahrten noch große Sorge bereiteten, haben sich diese inzwischen langsam gebessert. Von Vorteil für die Reederei war es ferner, daß sie ihre flachgehenden Rhein- und Seedampfer für die Fruchtsaison an die Obstimportgesellschaft in Köln zu auskömmlichen Raten verchartern konnte. In der New-Orleans-Fahrt ergaben die ersten Reisen des Jahres noch kleinere Überschüsse, in dem übrigen Teil des Jahres sind dagegen infolge Ladungsmangel, Arbeitsstörungen und vor allem infolge von ganz abnorm niedrigen Frachten sehr schlechte Resultate erzielt. Da sich diese Linie in früheren Jahren sehr gut bezahlt machte, konnte sich die Gesellschaft nicht entschließen, die Fahrten einzustellen, umso weniger, als allgemein für die Herbst- und Wintermonate eine erhebliche Besserung erwartet wurde. Dieselbe ist aber leider nicht eingetreten, um aber wenigstens in dem Geschäft zu bleiben, wird die Verbindung nur noch durch gelegentliche Expeditionen aufrecht erhalten. Da in New-Orleans die Frachtchancen noch für längere Zeit sehr ungünstig bleiben dürften, sind auch die für diese Fahrt neuerbauten Dampfer »Alabama« und »Florida«, zusammen mit dem Schwesterschiff »Louisiana« vorläufig zu leidlichen Raten anderweitig beschäftigt. Im Laufe des Jahres gingen die Dampfer »Russland« und »Duisburg« leider verloren. Durch diese Verluste wurde das Assekuranzkonto mit 45 000 ℳ belastet, wodurch dasselbe sich am 31. Dezember nach Verbuchung der letztjährigen Prämien-Einnahmen auf 5091.76 ℳ reduziert. Auf einen Ersatz von wenigstens einem der beiden verlorenen Dampfer muß die Reederei, wie sie im Schluß ihres Berichtes ausspricht, bedacht bleiben, da sie sich auf die Dauer mit gecharterten Dampfern nicht auszuhelfen vermag.

Deutsche Levante-Linie, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 6 000 000; Betriebsgewinn ℳ 674 433 (ℳ 445 549 abz. der Abschreibungen); Abschreibungen ℳ 508 112 Dividende keine. Die Dividenden der sechs letzten Jahre waren: 3, 6½, 10, 7, 9, 6.

War auch im allgemeinen ein etwas frischerer Zug im Geschäft zu spüren, so blieb der Frachtenmarkt im Ganzen gedrückt und ließ nur zu deutlich erkennen, daß das Angebot von Schiffsräumte noch bei weitem seine Nachfrage übersteigt. Das Mißverhältnis ist so erheblich, daß der baldige Eintritt eines Ausgleiches, der allein die Raten wieder in die Höhe zu bringen vermag, noch nicht erwartet werden dürfte, es sei denn, daß äußere Umstände, wie etwa die kriegerischen Ereignisse in Ostasien, eine Beschleunigung herbeiführen können. Trotzdem der Verkehr nach der Levante seine Konkurrenz in den direkten Bahnverbindungen, in der Donau und hauptsächlich in den zahlreichen stark subventionierten Linien im Mittelmeer hat, konnte doch eine abermalige Steigerung der Ausfuhr allerdings ohne Ratenerhöhungen verzeichnet werden. Der Nutzen, den der Reederei eine gesteigerte Ausfuhr gebracht hat, ist aber größtenteils durch den schlechten Rückverkehr absorbiert worden und der große, zum Betriebe von

10 verschiedenen Linien aufgewandte Apparat hat nur einen spärlichen Lohn gefunden.

Der Bericht wendet sich hierauf sehr entschieden und ausführlich gegen die vielfach verbreitete Annahme, wonach die Reederei durch die Einrichtung des »Deutschen Levanteverkehrs über Hamburg seewärts« indirekt subventioniert sei.

»Die Tarifsätze des deutschen Levanteverkehrs beruhen,« wie es im Bericht an einer Stelle heißt, »auf nüchternen kaufmännischen Berechnungen, sowohl seitens der Bahnverwaltungen wie auch unsererseits; nicht so scheint dies der Fall zu sein bei dem anfangs Dezember 1903 erschienenen neuen Tarif des Österreichischen Levanteverkehrs. Dieser stellt sich lediglich als ein Kampftarif dar und geht dabei soweit, den unsrigen fast Wort für Wort zu kopieren. Wir beunruhigen uns einstweilen keineswegs über den neuen Tarif, zumal wir in der Präzision unseres Dienstes dem des Österreichischen Lloyd nicht nachzustehen vermeinen.«

Um die Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Abfahrten in erhöhtem Maße gewährleisten zu können, hat die Levante-Linie in diesem Jahre eine fast völlige Trennung ihres Hamburger Dienstes von dem ab Antwerpen usw. eingeführt und ihren Schiffspark um drei Schiffe vermehrt. Die auf Anregung der Reederei unternommenen Schritte der im Orient interessierten Reedereien, eine Einschränkung der rigorosen Quarantäneverfügungen herbeizuführen, haben einen gewissen Erfolg gehabt; denn die Quarantänen sind mehrfach auf kürzere Dauer als in den früheren Jahren verhängt worden, auch haben die Eingaben der Reederei auf der in Paris abgehaltenen internationalen Sanitätskonferenz in ihrem ganzen Umfang Beachtung gefunden. Es wäre nur dringend zu wünschen, daß die in Paris gefaßten Beschlüsse in den betreffenden Ländern auch bald durchgeführt, und damit die endlosen Belästigungen und Schädigungen durch die Quarantänen auf das absolut notwendige Maß reduziert würden. Insgesamt haben die Schiffe der Gesellschaft im Vorjahre immer noch 148 Tage durch Quarantäne verloren.

Erwähnt wird sodann, daß auf die beliebten Exkursionsfahrten der Levante-Linie die mazedonischen Wirren einen nachteiligen Einfluß ausgeübt haben. Ferner wird bestätigt, daß der Dienst von New-York nach der Levante, weil er schlechte Ergebnisse zeigte, versuchsweise in eine Route New-York-Bordeaux-Levante verwandelt sei.

Gegen den hamburgischen Staat verlor die Reederei einen Prozeß, in dem sie — allerdings vergeblich — die ihr durch Festlegung ihres Dampfers »Chios« (wegen Pestverdacht) entstandenen Kosten von ℳ 20000 zurückforderte. Hierzu heißt es im Bericht: »Es ist sehr bedauerlich, daß die Gesetzgebung nur für in Quarantäne gelegte Personen, sowie für beschädigte oder vernichtete Gegenstände Entschädigungen vorsieht, hingegen gesetzliche Normen über Entschädigungen an Schiffahrtsbetriebe in solchen Fällen, wo es der Staat wegen einer dem Gemeinwohl drohenden Gefahr in den Verkehr einzugreifen für nötig hält, nicht bestehen.«

Dampfschiffs-Reederei „Union", Aktiengesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 6000000; Betriebsgewinn ℳ 282736; Abschreibungen ℳ 167459; Dividende keine. (Die Gesellschaft hat bekanntlich erst am 1. Juli 1903 ihre Tätigkeit begonnen.)

Auf der Route Hamburg-New-York (4 Dampfer) wurde das Vertragsverhältnis mit der Hamburg-Amerika Linie verlängert und noch enger gestaltet. Die Route New-York-Brasilien wird in Verbindung mit zwei englischen Reedereien befahren. Die von der Gesellschaft darin beschäftigten vier Dampfer haben während der kurzen Betriebszeit nur drei Rundreisen vollendet, und selbst diese können heute noch nicht abgerechnet werden, da die Ausgleichsrechnung mit den erwähnten zwei Reedereien erst in einigen Monaten möglich ist. Der Nutzen dieser Fahrten wäre ein größerer geworden, wenn nicht »outside« Konkurrenz ab New-York zu bekämpfen gewesen wäre; die Verwaltung glaubt aber, daß diese jetzt ihrem Erlöschen nahe ist. Rückkehrend konnten die Raten für Kaffee mäßig aufgebessert werden; die Reederei erzielte bis in die jüngste Zeit regelmäßig Vollladungen. Im Verkehr New-York-Ostasien besteht ein Kartellverhältnis zwischen der Hamburg-Amerika Linie, einer Liverpooler Firma und der Reederei. Die in freier Frachtfahrt beschäftigten neun Schiffe haben sämtlich mit Gewinn gearbeitet, doch wird er nur bescheiden infolge der sattsam bekannten schlechten Lage des Frachtenmarktes im allgemeinen. Es wird hervorgehoben, daß das Angebot frachtsuchender Tonnage heute die Nachfrage um ein beträchtliches übersteigt, und daß die Gründe dafür in einer überspannten Bautätigkeit großer sogenannter Tramp-Dampfer, der wenig befriedigenden Lage des Welthandels und in dem Ausbau der direkten Linien zu suchen sind. Ein Ausgleich dieses Mißverhältnisses und damit eine Besserung der Raten wird sicher erwartet; vielleicht bewirken aber die kriegerischen Ereignisse in Ostasien, wodurch die dortigen Frachten günstiger beeinflußt sind, einen rascheren Umschlag als sonst erhofft werden dürfte.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen.

Aktienkapital ℳ 3500000 Betriebsgewinn ℳ 756682 (713220); Abschreibungen ℳ 413880 (359369); Dividende ℳ 175000 = **5 pZt.** Die Dividenden der letzten sechs Jahre waren: 5, 7, 12, 9, 12, 10.

Der ungünstige Stand des Frachtenmarktes, über den die Reederei schon im vorjährigen Bericht Klage geführt hat, war auch im verflossenen Jahre vorherrschend; die Frachtraten sind jetzt so niedrig, wie sie kaum jemals gewesen sind. Auf den Tourfahrten hatte die Gesellschaft ein etwas größeres Güterangebot als 1902, und dieser Umstand in Verbindung mit dem guten Erfolg der Versicherungsübernahme auf eigene Risikos haben die Reederei in den Stand gesetzt, die oben erwähnte Dividende auszukehren zu können. Sämtliche Ausgaben für Reparaturen sind aus dem Betriebe bestritten, und der Reparaturfonds brauchte nicht angegriffen zu werden.

Der Assekuranzfonds hat jetzt die im Statut vorgesehene Höhe von 50000 ℳ erreicht; die immer größer werdende Zahl der eigenen Dampfer läßt es jedoch dringend geboten erscheinen, diesen Fonds noch weiter auszubauen, weshalb bei der Generalversammlung beantragt wird und von dieser auch genehmigt ist, dem § 11 des Statuts folgende Fassung zu geben:

»Der Vorstand bestimmt in Gemeinschaft mit dem Aufsichtsrat, ob und wie die Schiffe zu versichern sind, sowie ob ein separater Assekuranzfonds zu errichten ist. Ein Assekuranzfonds kann nur aus den selbstverdienten Prämien gebildet werden und die ganzen verdienten Prämien fließen in diesen Fonds, bis solcher die Höhe von 100000 ℳ erreicht hat, von da an werden die etwa verdienten Prämien zur Hälfte auf diesen Fonds gebracht, die andere Hälfte auf Gewinn und Verlust des laufenden Jahres verrechnet. Wenn der Assekuranzfonds die Höhe von 500000 ℳ erreicht hat und so lange er dieselbe behält, werden die etwa verdienten Prämien zu $^1/_3$ auf diesen Fonds gebracht, während $^2/_3$ auf Gewinn- und Verlustkonto des laufenden Jahres verrechnet werden. Wenn der Assekuranzfonds die Höhe von 1500000 ℳ erreicht hat und so lange er dieselbe behält, werden die ganzen verdienten Prämien als Gewinn verrechnet«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Amerika Linie hat den Stettiner Vulkan mit dem Bau eines **Doppelschrauben-Passagierdampfers** beauftragt, der eine Länge von etwa 710 Fuß engl., eine Breite von 75 Fuß und eine Tiefe von 54 Fuß erhalten soll. Das Deplazement des Schiffes wird 34920 t, die Brutto-Tonnage etwa 25000 t betragen und 1200 Passagieren in den Kajüten sowie 2388 Zwischendecksreisenden Unterkunft und 14000 t Ladung Platz gewähren. Neben den auf den deutschen großen Passagierschiffen üblichen Salons erhält der Dampfer ein besonderes Restaurant, das unter Leitung der Direktion des Hotel Ritz in Paris gestellt wird, so daß es im Belieben der Kajütspassagiere bleibt, ob sie ihre Fahrkarten einschließlich Beköstigung lösen wollen, oder es vorziehen, im Restaurant Ritz ihre Verpflegung selbst zu bestreiten. Das Schiff, das durch Kolben-Dampfmaschinen getrieben werden soll, soll im Frühjahre 1906 geliefert werden. Der neue Dampfer soll nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 17 Knoten entwickeln.

* * *

Ein Konsortium von Hamburger und Cranzer Interessenten hat der Werft von H. C. Stülcken Sohn den Bau eines **Hochsee-Fischdampfers** in Auftrag gegeben, der für den Fang in der Nordsee und für die Islandreisen verwendet und am 15. Dezember d. J. geliefert werden soll.

* * *

Stapelläufe.

Am 30. April lief für die Kopenhagener Firma »Dampskibsselskabet Vulcan« von der Hobokenwerft des Vulcain Belge (Antwerpen) der Dampfer **»Bryssel«** glücklich vom Stapel. Das Schiff, nach der höchsten Klasse von Lloyds gebaut, mißt: 240' × 37' × 19' 2"; Tragfähigkeit 2360 t. »Bryssel« wird mit einer dreifachen Expansions-Maschine von 750 ind. Pferdekräften versehen werden. Die beiden zylindrischen Kessel, die auf 185 lbs Druck konstruiert sind, ebenso wie die Maschine werden gleichfalls von der Antwerpener Firma gebaut.

* * *

Am Sonnabend, den 7. Mai wurde auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der zweite der für die Reedereifirma A. Kirsten in Hamburg im Bau befindliche Dampfer, Stapel Nr. 238, glücklich ins Wasser gelassen; er erhielt den Namen **»Valeria«**. Die Hauptabmessungen des Schiffes — ein Schwesterschiff zu der jetzt nahezu fertiggestellten »Diana« derselben Reederei — sind: 237' 0" engl. × 33' 2" × 17' $6^3/_4$"; Tragfähigkeit ca. 1500 t.

* * *

Am 7. Mai lief der im Auftrage der Dampfschiffs-Gesellschaft »Misdroy« auf der Werft »Oderwerke«, Stettin, erbaute Doppelschrauben-Salonschnelldampfer **»Prinz Heinrich«** glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen sind: 60 m × 7,6 m × 3,5 m. Der Dampfer enthält als Hauptmaschinen zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit je drei Kurbeln, die demselben bei 700 ind. Pferdekräften eine Geschwindigkeit von mindestens 13 Knoten verleihen. Es sind zwei zylindrische Kessel mit rückkehrenden Feuerrohren von je 100 qm wasserberührter Heizfläche an der Wasserseite gemessen und 12 Atm. Dampfdruck vorgesehen.

* * *

Der für die hamburgische Kohlen-Importfirma Rudolf Rettich & Co. auf der Werft und Maschinenfabrik Janssen & Schmilinsky in Bau befindliche Schleppdampfer **»Alloc«** wurde am 7. Mai zu Wasser gelassen.

* * *

Am 7. Mai lief auf der Rostocker Neptunwerft ein Dampfer für die Hornsche Reederei vom Stapel. In der Taufe erhielt der Dampfer den Namen **»Hornstein«**. Das Schiff ist nach dem Sturmdecktyp in den folgenden Dimensionen gebaut: 312' × 43' × 21' 6"; Wasserverdrängung 7000 t. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von 850 IIP in den Abmessungen: Hochdruckzylinderdurchmesser 530 mm, Mitteldruckzylinder 900 mm, Niederdruckzylinder 1400 mm, gemeinsamer Hub 900 mm, sowie zwei Hauptkesseln von 350 qm wasserberührter Heizfläche mit je drei Feuerungen. Diese Anlage wird dem Schiffe bei einer Kraftentfaltung von etwa 1200 Pferden eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen.

* * *

Probefahrten.

Am 10. Mai unternahm der von den Howaldtswerken für Aktieselskabet Dampskibsselskab Torm, Kopenhagen, neuerbaute Spardeck-Frachtdampfer **»Sara«**, Bau-No. 404, die Probefahrt, wobei das Schiff statt der kontraktlichen Geschwindigkeit von $9^1/_2$ Knoten eine solche von $11^1/_2$ Knoten erzielte. Die Abmessungen des Neubaues sind: 73,150 m × 10,973 m × 4,927 m; Tragfähigkeit 2400 t auf 17' 9" Tiefgang, Maschinenkraft 750 ind. Pf. St. »Sara« ist das neunte von den Howaldtswerken für obige Reederei erbaute Schiff.

Vermischtes.

Zu der neuen Verordnung über die Sicherheit der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen auf der Elbe hat am 7. Mai in Hamburg eine öffentliche Versammlung eine Stellung eingenommen, die sich mit der unsrigen in No. 18 (S. 210/211) insofern deckt, als übereinstimmend der Mangel von Vorschriften über eine tägliche Höchstarbeitszeit der Schiffsbesatzung beanstandet wird. Gleichfalls wurde in Übereinstimmung mit uns ausgesprochen, daß die in der Verordnung vorgesehene Bemannungsziffer nicht den Wünschen entspräche, wie sie mit Rücksicht auf eine sichere Navigierung zu stellen seien. Als eine Lücke in der Verordnung wurde ferner der Mangel von Bestimmungen über Befähigungsnachweise der Schiffsführer hingestellt. Auch wir hatten bei der Besprechung der Verordnung anfänglich die Absicht, uns in gleicher Weise auszusprechen. Wenn es schließlich unterblieb, so berücksichtigten wir, daß die in Form von Befähigungsnachweisen an die Schiffsführer zu stellenden Anforderungen nicht von den einzelnen Bundes-Seestaaten (in vorliegendem Falle von Preußen und Hamburg), sondern vom Bundesrat zu erlassen sein. Der Bundesrat wird nun zwar durch einen Antrag des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine Gelegenheit bekommen, sich mit dieser sehr wichtigen Frage zu beschäftigen. Ehe die hohe Körperschaft aber hierzu endgültig Stellung nimmt, sind naturgemäß Erhebungen erforderlich. Wollten die Autoren der neuen Verordnung aber erst das Ergebnis solcher, doch sehr langwieriger Ermittelungen abwarten, dann hätte der Termin des Inkrafttretens der fraglichen Verordnung wesentlich herausgeschoben werden müssen. Damit wäre aber den Passagieren auf Elbedampfschiffen kaum gedient worden. Weil wir die hier kurz dargestellte Auffassung von der Sachlage hatten, ist bei unserer Besprechung der Verordnung eine Stellungnahme zu der hochwichtigen Frage der Befähigungsnachweise unterblieben. Sachlich stehen wir aber durchaus auf dem Standpunkt der öffentlichen Versammlung, wenn sie die Ausübung des Schifferberufs auf den Elbepassagierbooten von dem Nachweis einer Befähigung zur Führung solcher Fahrzeuge abhängig machen will. Ist eine derartige Forderung doch nicht allein im Interesse der Passagiere auf den Elbebooten, sondern auch mit Rücksicht auf die Sicherheit der großen Schiffahrt auf der Elbe begreiflich und begründet.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Zeitweilige Abänderung der nordatlantischen Dampferwege. Mit Rücksicht auf die Eisgefahr haben die Dampferlinien, welche die gleichen Routen innehalten, auch in diesem Jahre wieder beschlossen, eine zeitweilige Kursänderung vorzunehmen und zwar soll der 47. Längengrad westwärts steuernd vom 24. d. M. ab auf 41° Nördl. Breite, ostwärts steuernd vom 11. d. Mts. ab auf 40° 10' Nördl. Breite geschnitten werden.

* * *

Der Bundesrat stimmte am 5. Mai den Beschlüssen des Reichstages zu dem Entwurf eines Gesetzes betr. Abänderung der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuches zu.

* * *

Der Norddeutsche Lloyd hat drei der ältesten kleinen Küstendampfer, die sich nicht mehr gut für den Betrieb des Lloyd eigneten, an eine japanische Firma und ferner den Dampfer »Kaiserin Maria Theresia« an eine russische Firma veräußert.

* * *

Für weitere Anlagen am neuen Hafen II im Bremer Freibezirk werden von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen 2 140 000 Mk. gefordert. Es handelt sich um Gleis-, Straßen- und Kanalanlagen, Ausbaggerung und Liegeplatz für Winterläger am neuen Vorhafen.

* * *

Ausland.

In der Streikbewegung der ausständigen Offiziere der französischen Handelsmarine sind während der letzten Woche keine neuen Erscheinungen beobachtet worden. Nach wie vor machen die Ausständigen die Wiederaufnahme ihrer Arbeit von der Erfüllung ihrer gestellten Forderungen abhängig.

* * *

Am 1903er Schiffsverkehr der chinesischen Vertragshäfen, der sich auf 57 290 389 t belief, war die deutsche Flagge mit 7 310 427 t (13 pCt.) beteiligt; der englische Prozentsatz betrug 49, der chinesische 17, der japanische 14 pCt. — Am 1903er Schiffsverkehr von La Guayra, der von 217 Schiffen mit 43 540 t Fracht bewerkstelligt wurde, war die deutsche Flagge mit 16 Schiffen und 7471 t Fracht beteiligt.

* * *

In der in Brüssel abgehaltenen Sitzung der Kommission für internationale Schiffahrtskongresse, bei der Deutschland durch den Unterstaatssekretär Schultz, die Herren Wittich und Sympher vertreten war, wurde das Datum für den nächsten Kongreß in Mailand auf den 24. bis 30. September 1905 festgesetzt.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 5. Mai abgehaltenen Versammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. — Aus Havre war ein Schreiben des *Vereins Französischer Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine* eingetroffen, in welchem der Ausstand der französischen Kapitäne und Offiziere näher beleuchtet wird. Eine Aussprache über diesen Ausstand in Frankreich bildete die Tagesordnung. Aus der sehr eingehenden Diskussion ergab sich, daß dieser Ausstand durchaus nicht als etwas überraschendes aufzufassen sei. Ein solcher Ausstand mußte arrangiert werden, wenn nicht die französische Reederei dem Syndikat der Matrosen vollständig unterliegen sollte. Nachdem sie es versäumt hatte, einem solchen Zustande vorzubeugen, stand sie selbst in Anbetracht von Postkontrakten, Subventionen usw. dem drohenden Schicksal machtlos gegenüber. So sei der Ausstand der Kapitäne und Offiziere als der Wall aufzufassen, welcher der Übermacht der Matrosensyndikate zum Schutze der gesamten Reederei entgegengeworfen werden mußte. Nachdem sich die Dinge in Frankreich derartig zugespitzt haben, sei es naheliegend unsere deutschen Verhältnisse damit zu vergleichen. Ein Artikel in No. 1 der diesj. »Seefahrt« habe sich hiermit schon teilweise befaßt. Es sei die Frage daran zu schließen, ob bei der ganz andern Natur der Deutschen ein Mittel möglich sei wie in Frankreich, oder ob es ratsamer sei mit Hilfe der Kapitäne und Offiziere einer ähnlichen drohenden Gefahr vorzubeugen.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat März 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1671	mit 481 303	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1775	» 64 326	»
Leichterfahrzeuge	321	» 79 911	»
Zus.	3767	» 625 540	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	765	Fahrzeuge	mit	136 349	t N.-R.
belgischer	»	—	»	»	—	»
britischer	»	18	»	»	11 736	»
dänischer	»	93	»	»	33 650	»
schwedischer	»	37	»	»	12 252	»
norwegischer	»	9	»	»	4 914	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	23	»	»	22 952	»
niederländischer	»	15	»	»	25 674	»
div. Flaggen	»	—	»	»	—	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . 2273 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 19 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	7 Std.	58 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	10 »	47 »
» » » 7,0—8,5 » »	12 »	27 »
» Schleppzüge	15 »	12 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:
in Brunsbüttel eingehend: 19 Min.
ausgehend: 17 »
in Holtenau eingehend: 18 »
ausgehend: 15 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 254 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit .... 250 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

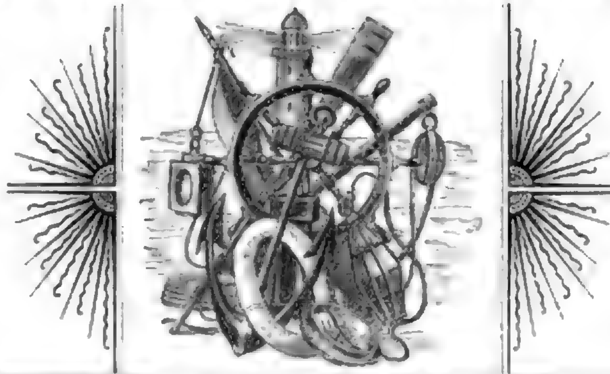
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Wachedienst der Schiffsoffiziere.

Auf die am 15. August v. J. dem Reichsamt des Innern gemachte Eingabe ist dem Verband folgende dankenswerte Antwort vom Herrn Staatssekretär zugegangen:

Berlin, den 3. Mai 1904.

Nach eingehender Erörterung der Vorschläge zur Sicherung eines ordnungsmäßigen Wachtdienstes auf den deutschen Kauffahrteischiffen habe ich die Reichskommissare bei den Seeämtern angewiesen, der Fürsorge für eine zusammenhängende Besetzung der Wache mit einem Schiffsoffizier oder einem sonst dazu geeigneten Seemann sowie für eine förmliche, die jeweilige Verantwortlichkeit für die Leitung von Schiff und Maschine außer Zweifel stellende Übergabe der Wache bei den seeamtlichen Verhandlungen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und Verfehlungen in dieser Richtung, geeignetenfalls durch Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugnis nachdrücklich entgegenzutreten. Auch habe ich angeregt, daß beim Unterricht an den Navigationsschulen auf die Wichtigkeit der vorbezeichneten Punkte eindringlich hingewiesen wird.

Von einer verordnungsmäßigen Regelung muß wegen der vielseitigen entgegenstehenden Bedenken bis auf weiteres abgesehen werden.

gez. *Graf v. Posadowsky.*

Zum Thema **Flaschenposten** schreibt ein Mitglied:

Las Palmas, 25. April 1904.

Neulich las ich, daß man durchschnittlich auf 11 verlorene Schiffe ein verschollenes Schiff rechnet, daß bei der deutschen Seeschiffahrt jährlich etwa 15 Schiffe verschollen bleiben. Allein 12 deutsche Fischdampfer sind in den Jahren 1900—1902 verschollen geblieben. Nicht allein der verhältnismäßig große Prozentsatz (9 pCt.) verlorener Schiffe, sondern auch die Schwere dieser Fälle, die den Totalverlust von Schiff, Ladung und Mannschaft umfassen, erwecken den Wunsch, ihren Ursachen nach Möglichkeit nachzukommen.

M. E. ließe sich die Klärung dieser bisher ganz im dunkeln liegenden Zusammenhänge, welche zweifellos im Interesse der Schiffahrt und Wissenschaft der Aufklärung bedürfen, am besten durch eine abgeänderte Flaschenpost, etwa eine, meinetwegen aus gelblichem Metall hergestellte Postboje, bewerkstelligen. Die alte Flaschenpost hat ja durch den überhandnehmenden Unfug fast ihren ganzen Wert verloren. Keiner achtet weiter darauf. Würde dagegen eine solche gelbe Postkutsche, eine Boje meine ich, etwa mit P gezeichnet, mit Stiel oder Hals, von der Größe eines kleinen Korkfänders zu diesem Zweck benutzt, oder gar Vorschrift werden, dann würde, nachdem die Sache bekannt, jeder Mann an Bord und an den Küsten darauf achten und dem Seenotpostunfug wäre jedenfalls ein Ende bereitet. Zweckmäßig wäre es wohl, wenn an der Boje Taue oder Henkel befestigt würden, um dieselben, wenn auf See gefunden, auch bei schlechtem Wetter vermittelst Bootshaken an Deck holen zu können. Vielleicht könnte ja auch von maßgebender Stelle eine Prämie für Einlieferung solcher Seenotpost gesetzt werden. Die Boje, etwa mit Verschraubung oder Korken geschlossen, zum Kostenpunkte von etwa 30—40 Mk. könnte ja bei der Hand plaziert werden. Wenn dann in derselben eine kleine Blechrolle mit Bleifeder und vorgedrucktem Zettel sich befände, könnte der Kapitän oder ein Offizier resp. Bestmann, wenn es einmal schnell an den Kragen geht, die ganze Postsache in 2—3 Minuten erledigen. In vielen Fällen glaube ich jedoch, daß Zeit vorhanden ist, den Hergang des Unfalles näher zu schildern, auch vielleicht zu erwähnen, ob man schließlich in die Boote gegangen ist. — Abgesehen von dem Nutzen, den man der Schiffahrt und der Wissenschaft in solchem Falle hierdurch erzeigen dürfte, liegt es jedenfalls auch im Interesse der meisten Kapitäne, die in solch mißliche Lage geraten sind, eine letzte Nachricht an ihren Reeder oder einen letzten Gruß an ihre Angehörigen mit ziemlicher Sicherheit übermitteln zu können.

Anstatt der Taue oder Henkel wäre es wohl praktischer, wenn um den Hals ein unten aufstehender Kragen befestigt würde, der nicht festhakt.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 21. **Hamburg, den 21. Mai.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe.

Erfahrung und Umsicht haben beim Zustandekommen dieser wichtigen Verordnung obgewaltet, auch ist der anderen Verfügungen anhaftende Kanzleistil in dankenswerter Weise vermieden worden. Das zeigt sich aus dem ganzen Inhalt, aus der Gliederung seiner Abschnitte und aus dem Wortlaut der einzelnen Bestimmungen. Sie zeugen von dem Bestreben seiner Autoren, allen lautgewordenen Wünschen Rechnung zu tragen. Ob es zweckmäßig war und ob der Übersichtlichkeit Abbruch geschehen ist, daß in dieser Verordnung, deren ursprüngliche Absicht lediglich das Einräumen des Wegerechts tiefgehender Schiffe gegenüber flacheren Fahrzeugen war, auch gleich andere Gebiete behandelt sind, ältere Verordnungen darin Aufnahme gefunden haben, wollen wir hier nicht entscheiden. Umfangreich ist diese Schiffahrtsverordnung, das läßt sich nicht leugnen, sind es doch 49 Paragraphen.

Einen großen Raum nehmen die Bestimmungen über die Abgrenzungen der Reeden ein. Eine Maßnahme, deren Wert sehr geteilte Beurteilung findet. Man sagt: je mehr Vorschriften desto größer die Möglichkeit zu Übertretungen. Wir glauben, daß die Befürchtung in dieser Beziehung etwas zu weit geht. Wenn z. B. gesagt wird: diese oder jene Reede erstreckt sich von dort bis dort und auf ihr sind die Ankerplätze so und so zu wählen, dann handelt es sich nur um eine gewiß willkommene Anweisung für die Lotsen, nicht aber für die Schiffe um die Verpflichtung: daß sie unter allen Umständen nur auf den in der Verordnung näher bezeichneten Reeden ankern sollen. Ihre Willensmeinung mit Bezug auf die Auswahl eines Ankerplatzes wird durch die Verordnung nur so weit beschränkt, als das Ankern auf den aufgezählten Reeden nur innerhalb näher bezeichneter Grenzen stattfinden soll, im übrigen aber unter Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse (Nebel, Eis etc.) vorzunehmen ist. Daß der Gesetzgeber diese Auffassung hat, geht aus verschiedenen Paragraphen (§ 15 Abs. 3, § 28 Abs. 1 etc., § 33, 34, 44) hervor. Sehen wir hier also eine bestimmte Absicht walten, so vermissen wir deren Vorhandensein bei einer anderen Gelegenheit. Während die Bestimmungen der ganzen Verordnung für alle Fahrzeuge auf der Strecke von rw. Nord Bake von Schaarhörn bis Altona bezw. Moorburg maßgebend sein sollen (§ 1), gilt das Wegerecht bestimmter tiefgehender und langer Schiffe nur von oberhalb des Elbefeuerschiffs III (§ 14) bis Altona etc. Welche Gründe lagen für die Verweigerung des Wegerechts auf der Strecke Elbe III bis rw. Nord der Bake von Schaarhörn vor? Oder umgekehrt: weshalb finden im Übrigen die Bestimmungen dieser Verordnung für die Strecke von der Bake aus Anwendung und nicht vom Elbefeuerschiff III? Handelt

es sich doch nur um eine Entfernung von 4 Sm. Allerdings ist dieser Mangel an Übereinstimmung ja nicht weiter schädlich. Nachteiliger könnte schon die Bestimmung an sich wirken, wonach die Grenze des Gebiets, auf dem die Verordnung gelten soll, durch die Peilung eines nur bei Tage sichtbaren Landobjekts bestimmt wird. Zweckentsprechender würden wir es gehalten haben, wenn es geheißen hätte: oberhalb des Feuerschiffs. Zu beanstanden haben wir ferner die Wahl eines Zylinders (§ 14 a) als Tagessignal für die Schiffe mit Wegerecht. Weshalb, wenn es durchaus keine Flagge sein sollte, ein Zylinder? Ein Instrument, das kein Schiff an Bord hat! Die in Betracht kommenden Hamburg-Trader werden sich allerdings bis zum 1. Juli einen solchen Signalkörper anschaffen. Aber wie steht es mit ausländischen Schiffen, die ohne Kenntnis dieser Lokalverordnung die Elbe herauf wollen? Nach dem Passieren von Elbe III soll das Signal gesetzt werden. Ist ein solcher Zylinder nun aber nicht an Bord, was dann?

Sehr glücklich finden wir dagegen die Bestimmung, wonach das Recht zum Führen der Wegerechts-Signale nicht, wie es anfänglich beabsichtigt wurde, von einem näher bezeichneten Tiefgang oder von einer gewissen Schiffslänge, sondern von dem Ermessen des Lotsen abhängig gemacht worden ist. Durch diese Anordnung werden manche sonst kaum vermeidliche Scheerereien ungeschehen bleiben.

Manchem befremdlich wird das Fehlen von Sonderbestimmungen für kleine Passagierdampfer sein. Wurde für diese Fahrzeuge doch, mitveranlaßt durch die Ursachen der Primus-Katastrophe, ein vom Art. 25 der Kaiserl. Verordnung abweichendes Sonderwegerecht auf bestimmten Strecken des Fahrwassers (Brunshausen bis Lühemündung und Schulau bis Hamburg) von einigen Seiten befürwortet, von anderen allerdings auch wieder lebhaft bestritten. Der Brauch der Dampfer — unbekümmert um ihre Fahrtrichtung, ob elbeab- oder aufwärts — die Seite des Fahrwassers zu halten, an der die nächste Anlegebrücke liegt, sollte obrigkeitlich sanktioniert werden. Ein vergeblicher Wunsch. Die Gründe für seine Nichtberücksichtigung, welche waren sie? Die Annahme, daß mit dem Wegerecht von Unbefugten Mißbrauch getrieben werde oder die Befürchtung, daß die Betonnung dicht unter Land beschädigt werden könne? Der einzige auf diese Verhältnisse Rücksicht nehmende Passus (§ 13 Abs. 2) bezieht sich auf »unter Segel befindliche Fahrzeuge«. Sie haben zwischen der Lühemündung und der Nienstedtener Leuchtbake, »wenn sie, ohne kreuzen zu müssen, dem Fahrwasserlauf zu folgen vermögen, sich der Südgrenze des Hauptfahrwassers so nahe zu halten, wie es ihr Tiefgang erlaubt«. Wahrscheinlich wird damit eine Entlastung der Hauptverkehrsstraße erreicht werden, ob sie aber genügt, um den Passagierdampfern ein mehrmaliges Kreuzen des Hauptfahrwassers, wie es bei jeder Tour erforderlich ist, zu erleichtern, muß die Zukunft lehren.

Zu den angeführten ließen sich noch einige andere Beanstandungen an der Verordnung geltend machen, so beispielsweise die Frage: weshalb die Bagger (§ 16) ein rotes über einem weißen Licht und nicht zum Unterschiede von dem Wegerechts-Signal ein grünes über dem weißen führen sollen, — aber das sind untergeordnete Punkte. Der Wert der Verordnung wird durch sie nicht beeinträchtigt, vielmehr hoffen wir, daß durch diese »Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe« der größte Teil derjenigen Wünsche in Erfüllung gehen werde, deren Berücksichtigung seit Jahren von Kapitänen und Lotsen als notwendig ausgesprochen wurde.

* * *

Die Verordnung über die Besetzung der Seefischerei-Fahrzeuge
mit Schiffsführern und Maschinisten enthält in vorteilhafter Weise für alle Beteiligten einen Passus, dessen Mangel in der Bundesratverordnung vom 16. Januar d. J. zu zeitraubenden Schreibereien wie auch zu Unzuträglichkeiten geführt hat. Während die vorliegende Verordnung im § 15 dem Führer und Maschinisten das mit ihrer bisherigen Gewerbebefugnis verbundene Recht auch nach dem Inkrafttreten der Verordnung, also nach dem 1. Oktober, belässt, fehlte bekanntlich eine gleichlautende Bestimmung in der am 1. April in Kraft getretenen Januar-Verordnung. Die Folge war, daß einzelne Schleppdampfer beschäftigungslos im Hafen liegen mußten, weil auf die Eingabe ihrer Führer, für Beibehaltung der Gewerbebefugnis nach dem 1. April, bis zu diesem Tage keine Antwort vom Reichskanzleramt eingegangen war. Auch noch in anderer Beziehung unterscheidet sich die neue Bundesratverordnung von ihrer Vorgängerin im Januar (soweit diese die Besetzung der Schleppdampfer im Auge hat) zu ihrem Vorteil. Fordert sie doch von den Führern der Fahrzeuge in mittlerer Hochseefischerei (Islandfahrt) den Nachweis einer mindestens zwölfmonatigen Fahrzeit als Bootsmann oder Steuermann in der Hochseefischerei. Zwar fehlen gleichlautende Bestimmungen für die Führer in kleiner und großer Hochseefischerei, aber dieser Mangel (denn ein Mangel ist es) wird sich dort nicht allzu unangenehm fühlbar machen. In der großen Hochseefischerei (Neufundland, Mittelmeer) ist die deutsche Flagge nur wenig vertreten, und das Personal in der kleinen Hochseefischerei rekrutiert sich vorwiegend aus Personen, die im Fischereiberuf aufgewachsen sind. Den Anforderungen an eine zweckmäßige Besetzung der Fahrzeuge in großer Fischereifahrt ist dann ja auch noch insofern Rechnung

getragen, als zum Steuermann eines solchen Fahrzeugs bis auf weiteres ein Schiffer auf kleiner Fahrt mit dem Nachweis zwölfmonatiger Fahrzeit als Bestmann in mittlerer Hochseefischerei genügen soll. Daß der Bundesrat der mittleren Hochseefischerei, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die vielen Verluste in der Islandfahrt, ganz besondere Sorgfalt gewidmet hat, geht auch aus der Bestimmung hervor, wonach Seesteuerleute erst nach einer Fahrzeit von mindestens zwölf Monaten als Bestmann oder Steuermann in der Hochseefischerei zur Führung von Fahrzeugen in dieser mittleren Fahrt befugt sein sollen. Diese auf die Eigentümlichkeit der Hochseefischerei Rücksicht nehmenden Bestimmungen fehlen ja bekanntlich in den Bestimmungen über die Besetzung der Schleppdampfschiffe, deren Dienstbetrieb nicht viel weniger vom Betrieb der Seeschiffe abweicht, wie derjenige der Fischerfahrzeuge. Allerdings ist uns bekannt, daß der Deutsche Nautische Verein diesen Mangel nicht beanstandet hat, auch wissen wir, daß dem Bundesrat von kompetenter Seite eine Eingabe vorgelegen hat, die sich, mit Bezug auf die Fahrzeit und den Befähigungsnachweis der Führer und Steuerleute von Seeschleppern, gegen Sonderbestimmungen für diese Kategorie ausgesprochen hat, — aber wir glauben, daß nach den bisherigen Erfahrungen dieser Standpunkt revisionsbedürftig ist und daß er heute kaum noch aufrecht erhalten werden würde.

* * *

Über **die Navigierung eines Elbepassagierdampfers** wird uns geschrieben:

Am Sonntag den 8. Mai d. J. Morgens fuhr ich mit dem um 7 h 30 m a. m. von den Landungsbrücken in St. Pauli abgegangenen Stader Passagierdampfer »C.« (Raddampfer) von Neumühlen nach der Lühe. Es war Flutstrom; ungefähr um 9 Uhr verließen wir die Anlegebrücke in Schulau. An unserer Backbordseite ein wenig voraus fuhr der dänische Seedampfer »Najaden« (1448 t R.) ebenfalls stromabwärts im Hauptfahrwasser. Die »C.« ging gradenwegs, nördlich von der schwarzen Tonne an der Nordseite sich haltend, direkt auf die erste Anlegebrücke in der Lühe zu, kam daher dem dänischen Dampfer auf und dampfte schließlich dicht an dessen Steuerbordseite sich haltend, elbabwärts mit ihm. Es zeigte sich, daß die »C.« ein klein wenig mehr Fahrt durch das Wasser machte als »Najaden« und daher vorauskam; ganz in der Nähe der ersten Lühebrücke gab plötzlich der Führer der »C.«, um nicht einige Sekunden warten zu müssen und um nicht den Dänen vorher passieren zu lassen, Linksruder und fuhr auf etwa höchstens 50 m Abstand quer vor dem schäumenden Bug des Seedampfers vorüber an die Brücke.

Ich beobachtete, wie der Führer der »C.« mehrmals während der Sekunden bei dem Kreuzen des Bugs des Dänen rückwärts schaute, um zuzusehen, ob es wohl noch klar gehen würde, und wie er dann, offenbar erleichtert aufatmend, sich an das Brückengeländer lehnte.

An Bord des »Najaden« konnte man ein solches Manöver nicht erwarten; ich sah, wie der Lotse und Kapitän des »Najaden« bei dem Linksabdrehen der »C.« auf die Steuerbordseite der Kommandobrücke sich begaben und über Bord schauten.

Das Manöver der »C.« war um so verwerflicher, als sie mindestens 150 Passagiere an Bord hatte und im Falle einer kleinen Störung im Steuergeschirr oder in der Maschine unweigerlich von »Najaden« in den Grund gebohrt worden wäre, während die Führung von »Najaden« bei der Kürze der Distanz absolut Nichts wirksames dagegen hätte machen können.

Nach Lage der gesamten Situation war die »C.« im Sinne der gesetzlichen Ausweichebestimmungen das überholende Schiff, und hat somit, schon weil sie an der Backbordseite des »Najaden" hätte auflaufen müssen, gegen die Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe gefehlt. (Man vergl. auch Artikel 22 und 24 der Kaiserl. Verordnung.)

Vorstehende Darstellung wird in ihren wichtigsten Punkte durchaus bestätigt von den Lotsen des »Najaden«, Herrn John Hoppe.

Hamburg, den 13. Mai 1904.

Dr. Gerhard Schott,
Abteilungsvorstand bei der Deutschen Seewarte.

* * *

Anmerkung der Redaktion:

Der unverantwortliche Verstoß gegen Art. 22 der Kaiserl. Verordnung einige wenige Sekunden später und eine Kollision mit Begleiterscheinungen, wie sie schlimmer nicht bei der Primus-Katastrophe zu Tage traten, wäre die Folge gewesen. Dampfer »C.« wäre durch den mit voller Kraft fahrenden Dänen einfach quer durchschnitten worden. Und warum das halsbrecherische Manöver? Herr Dr. Schott sagt: »um nicht einige Sekunden warten zu müssen und um nicht den Dänen vorher passieren zu lassen«. Solcher nichtssagenden Ursachen, dieser kindischen Albernheiten wegen wird das Leben von Hunderten leichtfertig aufs Spiel gesetzt! Unwillkürlich fragt man sich: war sich der Führer des Raddampfers seiner Handlungsweise in ihrem ganzem Umfange überhaupt bewußt? Wußte er, daß das Kreuzen vor dem Bug eines fahrenden Schiffes zu den schwersten Verstößen gegen das Straßenrecht zählt? Ja? — dann ist für sein Vorgehen die schärfste Rüge zu milde. Nein? — dann gehört er zu der leider heute noch vorhandenen Kategorie von Schiffsführern, die ihr verantwortungsvolles Amt versehen, ohne einen staatlichen Nachweis über ihre Befähigung

erbracht zu haben. In diesem Falle ist der von Herrn Dr. Schott in dankenswerter Weise zur Kenntnis gebrachte Vorgang ein wertvoller Beitrag zu dem aktuellen Thema: Befähigungsnachweis von Führern auf Fluß- und Haff-Fahrzeugen.

* * *

Die Hafenbauten in Dover.

Am 1. Juli soll der Schnelldampfer »Columbia« als erstes Schiff der Hamburg-Amerika Linie in nordatlantischer Fahrt statt Southampton den Hafen von Dover anlaufen. In Dover, für dessen wirtschaftliche Entwicklung die neue Verkehrsordnung der Hamburg-Amerika Linie von größter Wichtigist, wird eine feierliche Einweihung des Hafens bei dieser Gelegenheit geplant. Die Prince of Wales-Pier wird so vergrößert, daß eine bedeckte Hafenbahnstation mit drei Bahnsteigen und 6 Gleisanschlüssen für das System der vereinigten South Eastern und Chatam-Eisenbahn auf ihr Platz hat. An der Ostseite werden zwei Schiffsliegeplätze mit einer Mindesttiefe von 30 Fuß bei Niedrigwasser geschaffen, jeder ausgedehnt genug, um für die größten in Fahrt oder Bau befindlichen Passagierdampfer auszureichen. Zu diesem Zweck wird die Pier verlängert und erhält auf jeder Seite am südlichen Ende einen Vorsprung, der den nötigen Schutz gegen die starken Tideströmungen gewährt. Die Liegeplätze am Westkai werden ausschließlich den Kanaldampfern vorbehalten. Zwischen der Prince of Wales-Pier und dem Eisenbahnnetz der South Eastern und Chatam Railway wird zunächst eine vorläufige Verbindung hergestellt; jedoch sind die Pläne für die späteren dauernden Anlagen bereits abgeschlossen.

Englische Schiffahrtsgesetze.

Ober- und Unterhaus wetteifern in dem Bestreben, neue Schiffahrtsgesetze für die englische Handelsmarine zu schaffen. Nur lassen sie sich bei dieser Absicht durchweg von anderen Grundsätzen leiten, wie sie bei uns in den letzten Jahren zur Geltung kamen, wenn das deutsche Parlament Gelegenheit hatte, gesetzgeberisch in deutsche Schiffahrtsverhältnisse einzugreifen. Bei uns in der Mehrheit das Bestreben die Lage der Schiffsleute zu bessern, Sozialpolitik auf jeden Fall, unbekümmert um die wirtschaftliche Lage der Arbeitgeber, zu treiben. Anders im freiheitlichen England. Dort kennt der Parlamentarier die Bedeutung der Seeschiffahrt für die Volkswirtschaft, für das Volkswohl, er unterschätzt den Wert arbeiterfreundlicher Gesetze nicht, aber er weiß auch, daß die Durchführung sozialpolitischer Maßnahmen nur von kapitalkräftigen Schultern auf die Dauer möglich ist. Deshalb sucht er stets nach Ausgleichen. Sind den Reedern Lasten im Interesse der Schiffsleute auferlegt, dann folgen gleich oder unmittelbar darauf gesetzliche Bestimmungen, die dem Reeder Erleichterungen oder irgend eine Entlastung schaffen sollen. Werden den Schiffsleuten gegenüber ihren Vorgesetzten bisher nicht gehabte Rechte eingeräumt, dann lassen auch irgend welche Maßnahmen nicht lange auf sich warten, die die Vorgesetzten nach anderer Richtung befriedigen sollen. So sehen wir, wie sich gegenwärtig die gesetzgebenden Körperschaften in England mit einer großen Anzahl von Schiffahrtsgesetzen beschäftigen, die als Ganzes in ihrem Charakter und ihrer Tendenz die oben gekennzeichneten Merkmale aufweisen. Zu Gunsten der Schiffsleute wird eine bessere Beköstigung auf allen englischen Schiffen angestrebt; die Ausübung des Berufs als Schiffskoch soll von dem Bestehen einer staatlichen Prüfung abhängig gemacht werden; das Recht zur Revision soll den Schiffsleuten eingeräumt werden, falls sie glauben, daß das ihnen bei der Abmusterung vom Schiffskommando ausgestellte Führungszeugnis unrichtige Angaben enthält; den Reedern soll gleich den Arbeitgebern an Land die Fürsorgepflicht gegenüber verunglückten Schiffsleuten auferlegt werden; auch ist eine Bewegung im Gange, eine zeitlich begrenzte Fürsorgepflicht der Reeder gegenüber erkrankten Schiffsleuten einzuführen. Für die Kapitäne und Schiffsoffiziere, die durch das den Schiffsleuten einzuräumende vorhin erwähnte Revisionsrecht bei Führungszeugnissen in großer Aufregung sind, wird als Besänftigung ein Entwurf im Oberhaus verhandelt, wonach Schiffsleuten, sofern sie nach der Abmusterung desertieren, ihr Seefahrtsbuch auf eine bestimmte Dauer als Strafe entzogen werden soll. Zur Verhütung von Desertionen ein Mittel, das, nebenbei bemerkt, trotz seiner Strenge kaum den gewünschten Erfolg bringen wird, weil es den Nachteil hat, die bekannte in allen Ländern beobachtete »Seeflucht« der Schiffsleute zu vermehren. Zu Gunsten der Reeder unterliegen mehrere Entwürfe der Beratung, die eine Stärkung der Widerstandsfähigkeit gegenüber ausländischem Wettbewerb dadurch anstreben, daß auf ausländische Reedereien englische Schiffahrtsgesetze mit Bezug auf Bemannung, Ausrüstung, Verproviantierung und Beladung ihrer Schiffe Wirkung haben sollen. In dieser Weise suchen Regierung und Parlament in England Gegensätze auszusöhnen und Wunden zu heilen, welche durch die eine oder andere gesetzgeberische Maßnahme verursacht worden sind.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Juni 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 2. Juni. Über dem östlichen Ozean erstreckt sich höherer Luftdruck weit nach Norden, während die westlichen Meeresteile einer Depression angehören. Über den östlichsten Meeresteilen herrschen daher nördliche Winde vor, die weiter nach Westen hin gegen die Mitte des Ozeans in südliche, über den westlichen Gebieten des Ozeans aber in westliche umgehen.

3. bis 7. Juni. Das weit nach Norden reichende Gebiet höheren Luftdrucks nimmt mehr die Mitte des Ozeans ein. Die nördlichen Winde des östlichen Meeresteils erstrecken sich daher weiter nach Westen, ebenso die südlichen über den westlichen Gebieten, so daß die westlichen Winde auf größere Nähe der nordamerikanischen Küste beschränkt sind. Über den mittleren Meeresteilen treten auch vielfach östliche Winde auf.

8. bis 13. Juni. Das Gebiet höheren Luftdruckes behält etwa seine Lage wie im vorhergehenden Zeitabschnitt bei. Zwischen den Azoren und den westeuropäischen Küsten tritt aber ein tieferes Minimum des Luftdruckes auf. Daher unterscheiden sich die Windverhältnisse von dem vorhergehenden Zeitraum dadurch, daß über dem östlichen Ozean die Winde veränderlich, stellenweise stürmisch sind, vor dem Kanal wohl auch östliche Winde und in niedrigeren Breiten westliche Winde auftreten.

14. bis 21. Juni. Eine Hochdruckzone erstreckt sich von den Vereinigten Staaten Nordamerikas quer über den Ozean bis nach Europa. Die Winde in den mittleren Breiten sind daher allgemein vorwiegend westlich; näher an den Küsten Südwesteuropas wehen vielfach nördliche Winde.

22. bis 24. Juni. Zwischen einem Hochdruckgebiet in der Umgebung der Azoren und einem zweiten über dem Gebiete des St. Lorenzstromes und der Umgebung Neufundlands befindet sich eine Einsenkung des Luftdruckes. Über den mittleren Breiten des östlichen Ozeans erhalten sich daher die westlichen Winde, die über der Mitte des Meeres gegen Süden drehen; über den westlichen Meeresteilen herrschen östliche Winde vor.

25. bis 30. Juni. Das Hochdruckgebiet über dem östlichen Ozean nimmt eine nördlichere Lage an, während über dem westlichen Ozean eine Depression weiter nach Süden herabreicht. Über dem östlichen Meeresgebiet wehen daher südliche und östliche Winde, in der Mitte des Ozeans westliche, über dem westlichen Ozean südwestliche und südliche Winde; näher an der nordamerikanischen Küste treten auch nördliche Winde auf. Da am Ende des Monats in der Umgebung der Azoren eine Depression sich entwickelt, so gewinnen die östlichen Winde in den mittleren Breiten größere Ausdehnung nach Westen.

Treibende Wracks im Nordatlantik.

(Nach der Pilot Chart of the North Atlantic Ocean. Februar 1904.)

*Bearbeitet von **W. Döring**, Navigationslehrer a. D.*

Im Nord Atlantic ereigneten sich während einer elfjährigen Periode von 1893—1903 die folgenden Kollisionen mit über und unter Wasser schwimmenden Wracks und Wrackstücken. Nach der Höhe des dadurch entstandenen Schadens kann man sie in drei Gruppen einteilen:

Total-Verluste.

19. November 1896 stieß der Schuner »Red Wing« auf ein Wrackstück 60 Meilen Süd von Pensacola und sank.

6. Februar 1898 stieß D. »Veendam« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack oder Wrackstück auf 49° 31′ Breite und 20° Länge, welches den Schraubenschaft brach und anscheinend ein Loch in den Schiffsboden riß. Der Dampfer mußte in sinkendem Zustande verlassen werden.

Schwer beschädigt.

6. September 1893 lief die Bark »Cortesia« in den von der Mannschaft verlassenen Schuner »William Smith«, 10 Meilen von Kap Fear, brach den Klüverbaum und beschädigte den Bug.

Im Dezember 1893 erhielt die Bark »Mazatlan« von einem solchen treibenden Wrack großen Schaden.

Am 12. Dezember 1893 stieß der Dampfer »Iris« 43° Breite und 24° Länge auf ein solches Wrack, was ein großes Leck hervorrief.

Am 18. Dezember 1893 stieß der Schuner »Max« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack. — Ruder gebrochen, starkes Leck.

31. Januar 1894. D. »Forest Holme« stieß auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack in 38° Breite und 67° Länge, wodurch der Schaft gebrochen und die Schraube verloren ging. Der Dampfer trieb eine Woche lang in hilfloser Lage, bis er durch den Dampfer »Priam« aufgefunden und in den Hafen bugsiert wurde.

14. Mai 1894 stieß der Schuner »Jolanthe« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack oder verlassenes Schiff in der Nähe von Kap Francis, Neu-Fundland, wodurch ein Teil des Kiels fortgerissen wurde; das Schiff wurde schwer leck.

19. Februar 1895 stieß der D. »Vale« ungefähr 100 Meilen Ost von Kap Henry auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack und verlor alle Schraubenflügel er wurde durch D. »Ailsa« eingeschleppt.

Im April 1896 kollidierte der D. »Stuttgart« auf der Reise von Baltimore nach Bremen mit treibenden Wrackstücken, wodurch ein Ochsenauge eingedrückt und ein Teil der Ladung beschädigt wurde.

Am 24. April 1897 stieß der Schooner »Lottie Beard« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack, 10 Meilen ab Little Egg Harbor und erhielt im Bug, 18 Zoll über der Wasserlinie ein Loch.

28. August 1896 stieß der D. »Ethelwold« als er 40 Meilen von Port Antonia war, ebenfalls auf ein Wrack, das eines seiner Bugplatten eindrückte.

26. November 1896 stieß der D. »Glendower« auf ein Wrack in 50° Breite, 26° Länge, wodurch der Bug so beschädigt wurde, daß der Vorraum bald voll Wasser war, auch das Volkslogis wurde beschädigt.

Am 27. November 1896 stieß der Schuner »White Cloud« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack nahe der Gasboje

von Fenwick-Insel-Leuchtschiff, sodaß er stark leckend Philadelphia anlaufen mußte.

Am 5. Februar 1897 stieß der D. »Brooklin« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack auf 27° 18' Breite, 73° 14' Länge, welches das Schiff von vorn bis hinten stark erschütterte und die Schraube beschädigte.

Am 28. Februar 1897 mußte der D. »Geulia« nach einer solchen Kollision auf 23° 18' Breite und 81° 47' Länge leckend Savannah anlaufen.

Am 16. April 1897 stieß der Schuner »Maril Sanadere« auf ein gesunkenes Wrackstück in 9 Faden Tiefe, wodurch ein Leck entstand und die Ladung beschädigt wurde.

Am 15. Juni 1897 stieß der Schuner »Silver Heels« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack, das das Notholz wegriß und ebenso den Steven.

4. September 1897 befand sich der D. »Franklin« während einer heftigen Ost-Böe auf der Südost-Ecke des Golf-Stroms als er plötzlich auf das heftigste erschüttert wurde, als wenn er auf irgend einen schweren Gegenstand gestoßen hatte. Ein Leck von 6" p. Stunde entstand.

10. September 1897 stieß die Brigg »Arcot« auf ein verlassenes Schiff mitten im Ozean, ein heftiger Stoß erfolgte, die eisernen Bolzen des Wracks rissen mehrere der Schiffsplanken der Brigg fast bis zur Hälfte auf.

Am 3. Dezember 1897 stieß der D. »City of Macon« auf ein Wrack, 60 Meilen NO. vom Kap Hatteras und brach 2 Schraubenflügel ab.

5. Dezember 1897 stieß die Bark »Holliswood« auf einen unter Wasser schwimmenden Gegenstand in 36° 31' Breite und 72° 41' Länge, welcher den Klüverbaum wegriß und den Steven so schwer beschädigt, daß sie gedockt werden mußte.

Im Januar 1898 stieß der D. »Corinthia«, am 7. Januar von Queenstown nach Boston gegangen, auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack, das 4 Bugplatten eindrückte und den Dampfer zwang, zur Reparatur in ein Dock zu gehen.

Am 5. Februar 1898 stieß der D. »Conventina« auf ein Wrack in 37° 45' Breite, 70° 44' Länge, das ein Leck in das Schiff riß und das Vorderkompartement mit Wasser füllte.

Am 25. Mai 1898 stieß der D. »Maggi Mac Nair« auf ein unterseeisches Wrack in 47° 30' Breite 33° Länge, das zwei Schiffsspanten einbog.

Am 17. Januar 1899 stieß D. »Kura« auf einen unter Wasser befindlichen Gegenstand, der zwei Platten an Steuerbordbug einbog.

Am 21. Mai 1899 stieß die Bark »Santiago« auf Wrackgut ungefähr 150 Meilen SO. von Sandy Hook, daß verschiedene Bugplatten brachen.

Am 8. November 1899 stieß D. »Blaamanden« auf einen unter Wasser befindlichen Gegenstand auf der Reise von Rotterdam nach Philadelphia, erlitt einen Zusammenbruch der Maschinen und schweren Schaden am Schiff.

Am 2. Februar 1900 stieß D. »Ailsawald« auf ein Hindernis in 42° Breite und 56° Länge und erlitt ein Leck.

3. Juni 1901 stieß Bark »Maria Maddalena« auf ein verlassenes Fahrzeug in 15° 50' Breite, 50° 20' Länge und erhielt ein schweres Leck.

19. Juni 1901 stieß der D. »Delano« auf unter Wasser schwimmende Wrackstücke in 38° 01' Breite, 73° 20' Länge und erlitt Schaden am Bug des Schiffes.

1. Juli 1901 stieß der »Oxus« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack oder auf irgend einen anderen schweren Gegenstand in 19° 5' Breite und 75° 26' Länge und erhielt Schaden am Schiffsrumpf.

14. November 1901 stieß der Schuner »Lizzie J. Call« auf ein gesunkenes Wrack in der Nähe von Chincoteagus und erhielt ein schweres Leck.

29. Dezember 1902 stieß der D. »Rathlin Head« auf ein solches Wrack in 26° 23' Breite und 75° 31' Länge, er verlor einen Flügel und erlitt eine schwere Beschädigung an einem anderen Flügel der Steuerbord-Schraube, auch wurde ein Flügel der Backbord-Schraube schwer beschädigt.

17. Februar 1903 stieß der deutsche D. »Neckar« in ungefähr 42° N-B. und 46° Länge um 2.45^h Morgens auf einen unter Wasser treibenden Gegenstand. Der Dampfer erhielt ein leichtes Leck, verlor 3 Flügel der Backbordschraube, brach den Ruderstock, verlor 1½ Flügel der Steuerbordschraube, beschädigte den Backbord-Hochdruck-Zylinder-Deckel; der Kiel war in der Nähe des Schraubenlagers gebrochen; im Raum No. 2 fand man verschiedene Platten und 12 Rippen gebogen und gebrochen und verschiedene Niete leckend.

Ein Telegramm von 9. Januar 1903 berichtet, daß der französische Dampfer »Patrie« von New-York nach Marseille in St. Michaelis, Azoren, eingeschleppt worden sei. Er hatte im Atlantischen Ozean auf ein Wrack gestoßen.

18. Februar 1903 stieß der D. »Oscar« auf ein Wrack oder einen anderen treibenden Gegenstand während eines Sturmes auf 51° 12' Breite 35° 8' Länge, einige Platten eingebeult und Schraubenflügel umgebogen.

18. April 1903 stieß der D. »Sicilia« auf ein anscheinend unter Wasser schwimmendes Wrack in 21° 15' N und 81° 51' W und verlor 3 Schraubenflügel.

30. Mai 1903 stieß der D. »Monroe« ebenfalls auf einen solchen Gegenstand, ungefähr 10 Meilen WzN von Absecone Leuchtfeuer und brach dadurch 4 Flügel der Schraube.

25. November 1903 stieß der D. »Alice M. Jacobs« auf ein Wrack 15 Meilen Süd von Beaver Island N. S., welches ihm die Platte unter der Wasserlinie eindrückte.

Leicht beschädigt oder Schaden unbekannt.

22. Dezember 1893 kam der Schuner »Theodore Dean« auf einer Küstenfahrt beschädigt in New-York an, hatte auf ein Wrack gestoßen.

26. Dezember 1893 wurde die Bark »Guldreyn« auf der Reise von Canada nach Fleetwood, England, durch einen gleichen Unfall beschädigt.

5. April 1895 fuhr der D. »Roman« in 51° 15' N und 14° W ebenfalls über ein unter Wasser schwimmendes Wrack.

10. April 1895 lief der Schuner »Marjory Brown« 18 Meilen Süd von Barnegat auf ein umgekehrt treibendes kleines Schiff, anscheinend ein Lotsenfahrzeug.

28. August 1895 lief der Schuner »Carnot« auf 44° B 36° L auf einen treibenden Gegenstand.

20. Aug. 1896 stieß der D. »Suez« in 41° 7' B und 55° 36' L auf einen Gegenstand, wodurch fast die Maschine zum Stillstand gebracht wurde.

9. Oktober 1898 stieß der D. »Decatur H. Miller« 26 Meilen NOzO von Frying Pan Shoals-Leuchtschiff mit dem entmasteten verlassenen Schuner »Hattie May« zusammen. Dem Schuner wurde ein Loch eingestoßen, der Dampfer erlitt keinen besonderen Schaden.

9. Dezember stieß der D. »Rockehill« auf 38° B und 60° L mit einem verlassenen Dreimastschuner zusammen. Der Dampfer erlitt keinen Schaden.

8. Janur 1900 stieß der D. »Dauntless« auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack in 38° B und 60° L; Schaden am Schiff und Ladung ist nicht festgestellt.

18. Januar 1900 stieß der D. »Bayonne« auf ein verlassenes Schiff oder ein großes Stück in 34° 42' B und 58° 40' L. Soweit bekannt kein Schaden.

28. Juni 1903 stieß der norwegische D. »Verona« in der Windward Passage auf ein unter Wasser schwimmendes Wrack, wodurch die Schraube beschädigt und anderer leichter Schaden verursacht wurde.

Auszüge aus Geschäftsberichten deutscher Reedereien. (1903.)

Neue Dampfer-Kompagnie, Stettin.

Aktienkapital ℳ 2 500 000; Betriebsgewinn ℳ 203 162 (137 526); Abschreibungen ℳ 86 500; Dividende **1 pCt.** Die Dividenden der drei letzten Jahre waren: 0, 0, 8.

Während des Jahres 1903 fand ein Teil der Flotte Beschäftigung auf den festen Linien zwischen den Häfen Stettin und Danzig, Königsberg i. Pr., Reval, St. Petersburg, Stockholm, sowie Königsberg-Rotterdam und Königsberg-Lübeck, der andere unterhielt unregelmäßige Fahrten in der Ostsee, Nordsee und dem Mittelmeer und zwar in ausgedehnterem Maße als im Jahre 1902. Gleich den beiden vorhergehenden kann auch das Jahr 1903 nur als ein recht ungünstiges für die Seeschiffahrt bezeichnet werden. Wenn schon im letzten Bericht über den äußerst niedrigen Stand der Frachten schwer geklagt wurde, sind sie in 1903 zeitweise noch weiter heruntergegangen. Nur vorübergehend trat eine Besserung im Frachtenmarkte ein, von der nach Möglichkeit Nutzen gezogen wurde, aber immer wieder wußte sie einer allgemeinen Depression weichen. Recht empfindlich war es auch, daß die Getreideausfuhr von Nordrußland sehr gering war, so wurde z. B. von St. Petersburg nach Stettin in dem Berichtsjahr nicht eine Tonne Roggen befördert. Es wurden befördert im verflossenen Jahre 1158 Passagier und 499 464 Tonnen Ladung, gegen 892 Passagiere und 472 494 T. Ladung, mithin in 1903 mehr 266 Passagiere und 26 970 Tonnen Ladung.

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Oldenburg i. Gr.

Aktienkapital ℳ 2 100 000 (1 400 000; Betriebsgewinn abz. der Abschreibungen ℳ 289 816 (Betriebsgewinn im Vorjahre ℳ 386 400. Abschreibungen ℳ 199 000); Dividende ℳ 168 000 = **8 pCt.** Die Dividenden der sechs letzten Jahre betrugen 12, 12, 15, 20, 16, 15.

Der Bestand der Flotte ist 16 Dampfer von im ganzen 18 072 B.-R.-T. mit etwa 26 500 t Tragf. außerdem noch zwei Dampfer im Bau, welche im Juni und Juli d. J. geliefert werden sollen. Leider erlitten die Schiffe der Reederei im vergangenen Jahre vielfach Beschädigungen durch Strandung und Kollision, wodurch das Jahres-Ergebnis ungünstig beeinflußt wurde.

In Anbetracht der verhältnismäßig großen Anzahl niedrig bewerteter Dampfer sollte das Ergebnis für das kleine Aktienkapital günstiger ausgefallen sein, wenn nicht die Frachtraten im vergangenen Jahre so außerordentlich niedrig gewesen wären. Auch jetzt ist noch keinerlei Aufbesserung zu bemerken. In unserer Portugiesischen Fahrt war im Berichtsjahre von Deutschland aus weniger Ladung vorhanden, als im Jahre vorher. — Die Marokko-Fahrt hat die Reederei von Mitte vorigen Jahres infolge einer Vereinbarung mit der Woermann-Linie allein übernommen und sie expediert jetzt monatlich zweimal, am 5. und 20., ab Hamburg via Antwerpen nach Gibraltar und allen Marokkoplätzen und direkt zurück nach Hamburg. Im Bericht wird die Hoffnung ausgesprochen, daß der deutsche Handel mit Marokko infolge der regelmäßigen Durchführung der Expeditionen sich weiter ausdehnen und auch für die Reederei später einmal bessere Resultate ergeben wird, als jetzt. Gegenwärtig wirkt die politische Lage in diesem Lande, sowie die Unsicherheit darüber, wie sich in Zukunft Deutschlands Stellung in Marokko gestalten mag, ungünstig auf den Handel ein. Die Ausdehnung dieser Linie gab im vorigen Jahre die Veranlassung zum Bau von zwei Dampfern. Um aber im Falle von Havarien oder anderen Zwischenfällen zur Durchführung unserer Aufgaben gerüstet zu sein, war es geboten, noch einige Dampfer in Bestellung zu geben.

Reederei-Aktien-Gesellschaft von 1896, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 2 000 000; Betriebsgewinn ℳ 56 454 (111 989); Abschreibungen ℳ 22 310 (101 884); Dividende keine. Die Dividenden der sechs letzten Jahre waren: 0, 3, 8, 8, 7½, 6¼ %.

Die im letzten Jahresbericht ausgesprochene Hoffnung, daß der tiefste Stand der Frachtraten damals überwunden sei, hat sich leider nicht erfüllt. — Die Frachten hielten sich im abgelaufenen Jahre nicht nur allgemein sehr niedrig, sondern sie gingen sogar für manche Fahrten noch unter den Tiefstand des Vorjahres zurück, sodaß in einigen Fällen die Fracht-Einnahmen der Rundreisen nicht mehr die Selbstkosten deckten.

Die Schiffe der Reederei haben ihre Reisen ohne nennenswerte Unfälle beendet und sind von Havarien verschont geblieben. — Am 1. April letzten Jahres trat die *neue Seemannsordnung in Kraft*, die der Reederei in vielen Beziehungen neue Lasten auferlegt, welche zumal in jetzigen schlechten Zeiten sehr drückend empfunden werden, ohne daß das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sich dadurch besser gestaltet hat.

Die Aussichten für das neue Geschäftsjahr sind leider noch immer nicht erfreulich; die Frachtraten haben sich zwar in manchen in Betracht kommenden Fahrten von der Westküste, von Kalifornien, von Australien heimwärts schon etwas gehoben, aber noch nicht genügend, um sie als lohnend bezeichnen zu können. Erst wenn die Besserung weitere Fortschritte macht, dürfen günstige Resultate erwartet werden.

Der Neubau von Segelschiffen ist auch in Frankreich in der letzten Zeit derart zurückgegangen, daß der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage, soweit Segler-Tonnage in Frage kommt, bald wieder normale Zeiten schaffen müßte, wenn sich die Dampfschiffsreeder im Interesse der allgemeinen Lage des Reedereigeschäftes etwas mehr Beschränkung in der Schaffung neuer Räumte auferlegen wollten.

Es wurde im Berichtsjahr auf internationalem Wege angestrebt, die Lage der Segelschiffsreederei durch vertragsmäßige Festlegung von Minimalraten zu bessern, doch ist die zu diesem Zwecke zu bildende internationale Union bisher noch nicht ins Leben getreten. Die Reederei hegt aber die Erwartung, daß diese Bestrebungen demnächst zu einem definitiven Resultat führen und dadurch die Segelschiffsreedereien denjenigen Rückhalt haben werden, dessen sie im Kampf um ihre Existenz so dringend bedürfen.

Reederei „Visurgis", A.-G. in Bremen. Bremen.

Aktienkapital ℳ 1 950 000; Betriebsgewinn ℳ 70 599 (223 272); Abschreibungen ℳ 46 922 (201 832); Dividende keine. Die Dividenden der letzten drei Jahre waren: 4, 8, 9.

Der Bericht des Vorstandes lautet: Schon im vorjährigen Bericht hatten wir den schlechten Stand der Frachten zu beklagen. Die Verhältnisse haben sich inzwischen nicht gebessert und die Aussichten bleiben anhaltend trübe, sodaß es schwer hält, Frachten zu schließen, die auch nur die baren Auslagen decken.

Dampfschiffahrts-Ges. „Triton" A.-G.,

Aktienkapital ℳ 1 800 000; Betriebsgewinn ℳ 110 153 (129 930). Dividende keine. Die Dividenden der vier letzten Jahre waren: 0, 7, 8½, 5.

Im Bericht für 1903 heißt es wie folgt: Infolge der schlechten Lage des Frachtenmarktes bedauern wir, auch in diesem Jahre keinen günstigen Abschluß vorlegen zu können Der Gewinn reicht nur für eine fünfprozentige Abschreibung auf den Anschaffungswert für ein volles Jahr aus, sodaß zur Bestreitung der Handlungsunkosten, Steuern und Zinsen der Reservefonds bis auf 133 ℳ in Anspruch genommen werden mußte. Die Frachten deckten für manche Reisen nicht die Kosten. Außer Betrieb waren die Dampfer je 91 Tage. Für die ganze Dauer der kommenden baltischen Saison sind drei Dampfer zu zufriedenstellenden Raten bereits geschlossen.

Chinesische Küstenfahrt-Ges., Hamburg.

Aktienkapital ℳ 1 500 000; Betriebsgewinn ℳ 38 905; Abschreibungen ℳ 4257. Dividende keine.

Das abgelaufene Geschäftsjahr war für die Gesellschaft im wesentlichen ein Baujahr, benutzt, um die nach der Neuorganisation in Bau gegebenen Schiffe abzunehmen und einzustellen. Die in Rostock und Flensburg bestellten sechs Dampfer sind im Laufe des Jahres von August bis November abgeliefert worden. Sie waren aber lange genug in Fahrt, um den Beweis zu erbringen, daß diese Schiffe nach solch praktischen Typen erbaut sind, um auch bei ungünstigsten Zeitverhältnissen jeder Konkurrenz gewachsen zu sein. Obwohl für die neuen Dampfer Versegelungskosten vom Ablieferungshafen nach den Ladeplätzen erwuchsen und trotz der niedrigen Ausfrachten wurde mit jedem Dampfer auf jeder Reise ein Überschuß erzielt, was die Reederei als Beweis dafür auffaßt, daß sie es bei diesen billigen und sparsam arbeitenden Dampfern mit einer günstigen Anlage zu tun hat.

Continentale Reederei A.-Ges., Hamburg.

Aktienkapital ℳ 1 000 000; Betriebseinnahme ℳ 553 628 (643 671); Betriegsgewinn ℳ 10 489; Unkosten ℳ 834 032 (903 043); Verlust ℳ 280 425 (259 372). Dividenden sind seit 1899 nicht mehr gezahlt.

Die Lage des allgemeinen Frachtenmarktes war auch in dem verflossenen Jahr eine andauernd gedrückte, sodaß es teilweise unmöglich war, mit den niedrigen Frachten die Betriebskosten zu decken. Um die vorhandene Unterbilanz zu beseitigen und Abschreibungen von den Buchwerten der Schiffe vornehmen zu können, haben Aufsichtsrat und Vorstand nach eingehenden Verhandlungen mit den Hauptaktionären beschlossen, der ordentlichen Generalversammlung einen Antrag auf Zusammenlegung der Aktien im Verhältnis von zwei zu eins zu unterbreiten.*) Es wird hierdurch ermöglicht, die Schiffe auf einen angemessenen Buchwert herabzusetzen.

Neue Dampfer-Kompagnie in Kiel.

Aktienkapital ℳ 1 000 000; Betriebsgewinn ℳ 182 393 (177 054); Abschreibungen ℳ 83 341; Dividende ℳ 70 000 = **7 pCt.** Die letztjährige Dividende war gleichfalls 7 pCt.

Die Personenbeförderung ergab bessere Einnahmen als im Vorjahre, obwohl die Witterung während der Hauptsaison auch in diesem Jahre dem Verkehr durchweg wenig günstig war. Die Gesellschaft war bestrebt, auch während der Wintermonate dem Bedürfnis nach Fahrgelegenheiten, besonders nach Spätdampfern, nach Möglichkeit zu entsprechen, obwohl diese Fahrten sich im ganzen als unrentabel erweisen. Im Schlepp- und Bugsierverkehr hatten die Dampfer durchweg genügend Beschäftigung. Auch die Linie Rendsburg—Kiel zeigt eine geringe Verkehrszunahme.

*) Ist angenommen worden.

Reederei J. Tiedemann & Co., Bremen.

Aktienkapital ℳ 700 000; Betriebsgewinn ℳ 82 636 (236 848); Abschreibungen (auf 4 Schiffe) ℳ 49 000 (123 208). Dividende keine. Die Dividenden der beiden letzten Jahre waren 8, 8 %.

Auch für diese Reederei ist das letzte Geschäftsjahr sehr ungünstig gewesen, hat doch selten eine Fracht die Kosten der Fahrt gedeckt. Die für die »Columbia« geschlossenen Frachten ließen einen Gewinn von etwa 40 000 ℳ erwarten, sodaß ohne außerordentliche Zwischenfälle außer Abschreibungen eine Dividende zur Verfügung gestanden haben würde. Nun ist die Reederei aber durch Havarie von Verlust getroffen worden. Ihr größtes Schiff, die Viermastbark »Columbia«, wurde, in einem Orkan entmastet, im April in Victoria, British Columbia, eingeschleppt. Erfreulicherweise sind bei diesem Unfall Verluste an Menschenleben nicht vorgekommen, die Reederei ist aber finanziell schwer dadurch geschädigt worden.

Hanseatischer Lloyd A.-G. in Lübeck.

Aktienkapital ℳ 410 000; Betriebsgewinn ℳ 30 378. (Die Gesellschaft ist im vorigen Jahre gegründet worden.)

Die Erklärung für das unbefriedigende Ergebnis gibt der Bericht zunächst mit dem Hinweis darauf, daß die Dampfer nur etwa ein halbes Jahr in Fahrt waren, dem von anderen Reedereien geübten Brauch, unter ähnlichen Verhältnissen die erste Bilanz erst mit dem 31. Dezember des folgenden Jahres zu ziehen, konnte die Gesellschaft nicht folgen, da sie zu der Rechnungsablage vorher bereits verpflichtet war. Der Bericht hebt hervor, daß 1903 eins der ungünstigsten, je erlebten Jahre gewesen sei; es seien vielfach Frachten akzeptiert worden, die mit Sicherheit Verlust lassen mußten. Ob das laufende Jahr eine Besserung bringen werde, lasse sich mit Sicherheit nicht sagen, immerhin hätten sich doch schon in einigen Richtungen zeitweilig Besserungen bemerkbar gemacht. Die beiden Schiffe haben den Erwartungen entsprochen, der dritte Dampfer ist nach dem Typ des zweiten konstruiert, er wird voraussichtlich Ende April abgeliefert werden.

Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Lübeck.

Aktienkapital ℳ 187 500; Betriebsgewinn ℳ 24 431; Abschreibungen ℳ 1109; Unkosten ℳ 34 138; Verlust ℳ 10 202. Dividende keine. Die Dividenden der sechs letzten Jahre waren: 0, 4, 12, 5, 7, 10.

Der Stand der Frachten war während des ganzen Jahres sehr niedrig und machte sich für die Gesellschaft infolge der mehrfachen Konkurrenz besonders fühlbar, zudem fehlte es namentlich während der Sommermonate sowohl im ausgehenden als auch im rückkehrenden St. Petersburger Verkehr an Ladung, sodaß die Schiffe häufig nur Teilladung erhalten konnten. Die im letzten Bericht angekündigte Ausdehnung des Verkehrs mit St. Petersburg wurde mit sechs Dampfern während der ganzen Schiffahrtsperiode durchgeführt. Wenngleich ein nennenswerter Erfolg von dieser Maßnahme im ersten Jahre noch nicht zu erwarten war, hat der Vorstand doch die Überzeugung gewonnen, daß sich diese Einrichtung mit der Zeit bezahlt machen wird, da doch am Schluß der letztjährigen Schiffahrtsperiode eine wesentliche Zunahme des Stückgutverkehrs warzunehmen war.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Strandung des Dampfers »Parma« auf den Klippen von Ouessant am 30. April d. J. Der Reichskommissar führte die Ursache der Strandung auf unvorsichtige Navigierung zurück. Unter Berücksichtigung der unkontrollierbaren Strömungsverhältnisse in jener Gegend war der Kapitän wegen des unsichtigen Wetters allein auf das Lot angewiesen. Von diesem Hilfsmittel ist aber erst im letzten Augenblick Gebrauch gemacht. Auch sind weder Nebelsignale gegeben, noch ist die Fahrt gemindert worden. Der Ausguck war ebenfalls nicht besetzt. Der Reichskommissar, der es deshalb im öffentlichen Interesse für geboten hält, wenn dem Kapitän Mählmann die Führung eines Schiffes nicht mehr anvertraut werde, beantragt dem Kapt. Mählmann das Schifferpatent zu entziehen. Was die Maßregeln nach der Strandung anbelangt, so seien solche gerechtfertigt gewesen. In Bezug auf die wasserdichten Schotten sei zu bemerken, daß diese den Anforderungen nicht entsprochen haben, da das hintere sich durchbog und leckte und das vordere Schott nur bis zum Zwischendeck hinaufgereicht habe. Auch sei es nicht richtig gewesen, daß der Assistent selbständig Wache gegangen. Es ist notwendig, daß genau so wie an Deck, auch bei der Maschine eine verantwortliche Person die Wache wahrnimmt. Der Spruch des Seeamts lautet: Die Strandung und der Totalverlust des Dampfers »Parma« am 30. April bei Ouessant ist durch Stromversetzung verursacht. Kapt. Mählmann hat die Strandung dadurch verschuldet, daß er sich in nebligem Wetter unter Außerachtlassung aller Vorsichtsmaßregeln der Insel Ouessant näherte. Insbesondere hat er versäumt, zu loten und sich über die Gezeitenverhältnisse zu orientieren. Der Kapitän Mählmann hat dadurch einen so hohen Grad von Unvorsichtigkeit bewiesen, daß ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die **Cunard-Linie** hat die **beiden grossen Dampfer** bei John Brown & Co. und Swan, Hunter & Wigham Richardson in Bau gegeben. Die Dampfer sollen messen: 760 × 87½ × 33½; einer oder beide sollen mit Turbinen ausgerüstet werden, die 65 000 HP. entwickeln sollen und den Schiffen voraussichtlich eine Fahrt von 25¼ Knoten geben. Die Schiffe bekommen Einrichtungen für 500 Passagiere erster, 500 zweiter und ungefähr 12—1300 dritter Klasse. Die Schiffe sollen als Hilfskreuzer ausgerüstet werden und bekommen Plattformen für Geschütze.

* * *

Stapelläufe.

Am 14. Mai lief von der Hamburger Werft von Blohm & Voss für die Kaiserliche Marine der Panzerkreuzer »**York**« in Gegenwart hoher Marine- und Armeeoffiziere glücklich vom Stapel. Die Taufe vollzog, nach einer markigen Ansprache des Generalobersten von Hahnke, die Gräfin York v. Wartenburg. S. M. S. »York«, ein Schwesterschiff des am 27. Juni 1903 auf der Kaiserlichen Werft in Kiel vom Stapel gelaufenen großen Kreuzers »Roon«, wurde im April 1903 bei Blohm & Voss in Bau vergeben. Die Kielstreckung erfolgte am 25. April 1903. Die Bauzeit bis zum Stapellauf hat also wenig mehr als zwölf Monate betragen. Als Fertigstellungstermin ist Anfang 1906 festgesetzt. Der Anschlagspreis im Etat ohne Armierung beträgt 13 500 000 ℳ. »York« erhält bei 123 m Länge, 20.2 m Breite und 7.33 m Tiefgang ein Konstruktions-Deplazement von 9500 t. Die drei Hauptmaschinen mit zus. 19 000 ind. PH. sollen dem mit drei Schrauben versehenen Kreuzer eine Geschwindigkeit bis zu 21 Sm, in der Stunde verleihen. Der Gesamtinhalt der Bunker einschl. 200 Tonnen für Teerölzuladung beträgt 1800 Tonnen. Die Armierung besteht aus 4 × 21 cm SK L/40 in Drehtürmen, 6 × 15 cm SK L/40 in gepanzerter Kasematte, 4 × 15 cm SK L/40 in gepanzerten Drehtürmen, 12 × 8.8 cm SK L/35, 10 × 3.7 cm Maschinenkanonen und 4 × 8 mm Maschinengewehre. Hierzu treten noch 6 × 45 cm Unterwasser-Ausstoßrohre. Als Panzerung erhält der Kreuzer einen Gürtelpanzer von 80—100 mm Stärke und ein Panzerdeck von 40—50 mm Stärke. Die Panzerung des vorderen Turmes beträgt 150, des hinteren 80 mm, der Drehtürme und Kasematten 80—100 mm. Die Besatzung besteht aus 567 Mann. Es sind außerdem Räume für einen aus 57 Mann bestehenden Divisionsstab vorhanden.

* * *

Am 14. Mai lief auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde für den Nordd. Lloyd der Doppelschrauben-Reichspostdampfer »**Scharnhorst**« glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 143.6 × 16.97 × 11.9 m; Tragfähigkeit 8250 t, Deplazement 15 000 t. An besonderen Einrichtungen sind zu erwähnen: 1 Doppelboden über die ganze Schiffslänge, 9 wasserdichte Querschotte, 12 Francis-Patentboote und 4 Halbklappboote, ein Kühlraumanlage mit Eismaschine, 10 Dampfwinden und Ladebäume, Handsteuerapparat, der durch einen hydraulischen Telemotor betrieben wird. 3 durchlaufende Stahldecks erstrecken sich über die ganze Länge des Schiffes. 12 Abteilungen im Haupt- und Zwischendeck dienen zur Aufnahme von 2000 Passagieren 3. Kl. 113 Passagiere 1. Kl. sind in 40 Zimmern teils im vorderen Teil der Brücke, teils in Häusern auf ihr untergebracht. Außerdem ist ein großer Salon im Brückenhause, sowie ein Damen-Salon und ein Rauchzimmer auf dem Brückendeck erbaut. Die Ausstattung aller Salons und Wohnzimmer ist hochelegant. In der Poop sind Einrichtungen für 57 Passagiere 2. Kl. in 20 Zimmern, während in der hintersten Abteilung des Hauptdecks weitere 22 Kammern für 56 Passagiere 2. Kl. eingebaut sind. Der Salon 2. Kl. liegt unter dem Poopdeck, während das Rauchzimmer und Damenzimmer in einem Stahl-Deckhause auf dem Poopdeck liegen. Die Wohnräume des Kapitäns und der Offiziere liegen unter dem Brücken- und dem Sommerdeck. Für die Mannschaft sind Wohnungseinrichtungen unter den Aufbauten und im Hauptdeck vorgesehen. — Die Fortbewegung des Dampfers erfolgt durch 2 Dreifach-Expansions-Maschinen von je 3000 i. HP., die gleichfalls von der Firma C. Tecklenborg A.-G. erbaut wurden und dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von 14 Knoten geben sollen. Die Maschinen sind als Hammermaschinen mit Oberflächen-Kondensation konstruiert, haben Zylinderdurchmesser von 630 × 1050 × 1775 mm und 1300 mm Hub. Die Kesselanlage besteht aus drei doppelendigen und einem einendigen Kessel. Die ersteren haben je 450 qm Heizfläche und 6 Feuerungen, während der letztere bei 232 qm Heizfläche drei Feuerungen hat. Die Gesamt-Rostfläche der Kessel beträgt 49 qm, alle Kessel arbeiten mit einem Druck von 14 Atm.

* * *

Probefahrten.

Am 14. d. M. machte der erste der von der Reederei A. Kirsten in Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Ges. in Auftrag gegebenen beiden Frachtdampfer »**Diana**« seine Probefahrt, die nach allen Richtungen zufriedenstellend verlief. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 237 × 33′2″ × 17′6¾. Tragfähigkeit ca. 1500 t.

* * *

Schiffbau im I. Quartal in England. Am Schlusse des ersten Vierteljahres 1904 waren im Vereinigten Königreich 398 Schiffe von 988 644 t Br.-R. im Bau begriffen. Diese Gesamtsumme umfaßte 351 Dampfschiffe aus Stahl mit 973 121 t, 26 Segelschiffe aus Stahl mit 13 316 t, 1 Dampfschiff aus Eisen mit 170 t, 1 Segelschiff aus Eisen mit 260 t, 1 Dampfschiff aus Holz und gemischtem Material mit 220 t und 18 Segelschiffe aus Holz und gemischtem Material mit 1577 t. Der im Bau begriffene Tonnengehalt beträgt 90 000 t mehr als zu Ende Dezember 1903.

Vermischtes.

Abänderung der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuchs*). Das im »Reichsanzeiger« publizierte Gesetz vom 12. Mai 1904 bestimmt:

Artikel 1 § 59 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichsgesetzbl. S. 175) wird, wie folgt, geändert.

I. Die Vorschriften in Abs. 1, 2 erhalten nachstehende Fassung: Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung erkrankt oder eine Verletzung erleidet, trägt der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung. Vorbehältlich der Vorschrift im Abs. 2 erstreckt sich diese Verpflichtung: 1) wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verletzung die Reise nicht antritt, bis zum Ablaufe von 26 Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung; 2) wenn er die Reise angetreten hat, bis zum Ablaufe von 26 Wochen nach dem Verlassen des Schiffes. Bei Verletzung infolge eines Betriebsunfalles werden die Fristen im Abs. 1 auf 13 Wochen beschränkt, im Falle der Nr. 2 jedoch nur, wenn der Schiffsmann das Schiff in einem deutschen Hafen verläßt, oder wenn er aus einem außerdeutschen Hafen in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens überführt wird. Die Verpflichtung des Reeders hört dem Verletzten gegenüber auf, sobald und soweit die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt.

II. Im Abs. 4 wird der letzte Satz gestrichen.

Art. 2. I. Im § 61 Abs. 2 der Seemannsordnung werden die Worte »aus seinem Heuerverdienste« ersetzt durch die Worte: »aus seinem Arbeitsverdienst als Schiffsmann.«

II. Hinter den zweiten Satz des § 61 Abs. 2 wird der folgende Satz eingeschoben: Für Schiffsleute, die zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen angenommen sind, tritt in diesem Fall, sofern es für den Schiffsmann günstiger ist, an Stelle der vertragsmäßigen Monatsheuer der gemäß § 10 des Seeunfallversicherungsgesetzes vom Reichskanzler festgesetzte Durchschnittsbetrag des Monatslohns ohne Hinzurechnung des Werts der gewährten Beköstigung.

Artikel 3 bestimmt die Abänderung des § 553 des Handelsgesetzbuches, die gleichlautend mit der Änderung des § 59 der Seemannsordnung ist.

Dieses Gesetz tritt am 15. Mai 1904 in Kraft.

Wasserhose auf dem Atlantischen Ozean. Am 8. April 3 Uhr nachmittags ging, wie der Kapitän des La Plata-Dampfers »Granada« der Hamburg-Amerika Linie aus Montevideo berichtet, auf 27,5° südl. Breite und 45° westl. Länge (ca. 2½ Tagereisen vom La Plata) eine Wasserhose in einer ungefähren Entfernung von 200 m an dem Schiff vorüber. Das Phänomen löste sich in einem wolkenbruchartigen Regen auf, der etwa eine Stunde anhielt, während der Wind mit Stärke 8—9 aus Südosten wehte. Nachher wurde das Wetter beständig, die Luft klar und sichtig.

*) Siehe Näheres S. 221.

Tonnengelder in den Vereinigten Staaten. Nach dem Gesetz vom 26. Juni 1884 beträgt das Tonnengeld in den Ver. Staaten 3 Cents per Ton, aber nicht mehr als 15 Cents per Ton per Jahr für Schiffe, die aus Häfen am atlantischen Ozean oder der karaibischen See kommen, und 6 Cents per Ton, aber nicht mehr als 30 Cents per Ton per Jahr für Schiffe aus anderen Häfen. Die Abgabe wird also vom selben Schiff in einem Jahr nicht mehr als fünfmal erhoben. Am meisten tragen zu der Abgabe, die im Vierteljahr bis 30. Juni 1903: 885 841 $, 1902: 868 784 $, 1901: 903 130 $, 1900: 880 482 $, 1899: 834 088 $ erbrachte, die englischen und deutschen Schiffe bei, die natürlich zumeist in die 6 Cents-Klasse fallen. Es hatten zu zahlen:

	Segler		Dampfer		Zusammen	
Flagge	Zahl	Betrag $	Zahl	Betrag $	Zahl	Betrag $
3 Cents per Ton:						
Amerikanische	2 561	17 380	653	18 977	3 214	36 356
Britische	2 032	12 612	1 024	35 245	3 056	47 857
Deutsche	14	834	125	6 148	139	6 982
Norwegische .	37	1 018	638	17 928	675	18 946
6 Cents per Ton:						
Amerikanische	264	13 395	92	22 219	356	35 614
Britische	413	38 967	2 588	423 746	3 002	462 713
Deutsche	103	9 429	486	105 900	589	115 329
Norwegische .	189	10 514	69	7 055	258	17 569
Zusammen:						
Amerikanische	2 825	30 774	745	41 196	3 570	71 970
Britische	2 446	51 579	3 612	458 991	6 058	510 570
Deutsche	117	10 264	611	112 048	728	122 311
Norwegische .	226	11 533	707	24 983	933	36 515

Von dem Gesamtbetrag von rund 882 000 $ entfällt also über die Hälfte auf englische Schiffe, etwa der siebente Teil auf deutsche Schiffe, von dem Ertrag der 6 Cents-Klasse auf englische etwa 61 pZt., auf deutsche etwa 15 pZt.

Von den amerikanischen Häfen steht New-York mit 302 631 $ Einnahme weit voran, es folgen Boston mit 101 449 $, Philadelphia mit 73 302 $, New-Orleans mit 61 476 $, Baltimore mit 53 193 $, San Francisco mit 35 862 $ u. s. w. (Neue Hambg. Börsenhalle.)

Maritime Rundschau.

Deutschland.

In einem sehr bemerkenswerten und viel beachteten Schreiben hat sich Herr Generaldirektor Ballin in der London »Times« gegen das von Lord Inverclyde gleichfalls in den »Times« verbreitete Gerücht gewandt, wonach die schwebenden Differenzen zwischen den deutschen Linien und der Cunard-Gesellschaft auf die deutschen Reedereien zurückzuführen seien. Herr Generaldirektor Ballin, der den Präsidenten des Handelsamtes als alleinigen Schiedsrichter vorschlägt, beweist damit eine Bereitwilligkeit für eine Verständigung, der es an Eindruck hoffentlich nicht fehlen wird.

* * *

Auf der zum 3. Juni in Aussicht genommenen Mitgliederversammlung des Schutzvereins Deutscher Reeder steht neben Verwaltungsangelegenheiten ein Antrag des Gesamtvorstandes auf Erhöhung des festen Jahresbeitrages für Dampfer und Seeleichter.

* * *

Um den ersten und zweiten Außen- sowie den Innenhafen in Lübeck auf 82 m zu verbreitern, soll eine massive Kaimauer bis zur Kanalmündung vorgeschoben werden. Die Herstellungskosten für diesen Neubau werden auf Mk. 1030000

veranschlagt. Bewilligt die Handelskammer die Beträge, dann soll das gesamte Projekt der Bürgerschaft zur Mitgenehmigung unterbreitet werden.

* * *

Die London Shell, Transport & Trading Co. läßt gegenwärtig im oldenburgischen Ort Blexen am Weserufer vier große Petroleumtanks nebst Pieranlage erbauen. Die vier großen Tankdampfer der Gesellschaft sollen nach deren Vollendung russisches Petroleum und ostindisches Naphta aus Sumatra und Surabaya importieren. Der erste Dampfer wird im September erwartet.

* * *

Die von der Marine betriebenen umfangreichen Hafenbauten an der Wieker Bucht bei Kiel, südlich der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals, sind soweit fortgeschritten, daß sie im Herbst ds. Js. in Benutzung genommen werden können. Es handelt sich zunächst um einen Torpedobootshafen, der so groß ist, daß er mindestens 60 unserer neuen Hochseetorpedoboote Schutz gewähren kann.

* * *

Am 13. Mai fand in Bremerhaven eine Besichtigung des Kadettenschulschiffes »Herzogin Sophie Charlotte« vom Norddeutschen Lloyd durch den Großherzog von Oldenburg statt. Sie fiel ebenso wie eine Prüfung der Kadetten zur allseitigen Zufriedenheit aus.

* * *

Schiffsverkäufe etc. Schnelldampfer »Auguste Viktoria« ist ans Ausland verkauft, »Palatia« von der Regierung zum Truppentransport gechartert worden. D. »Pfalz (N. D. L.) ist von der Woermann-Linie gekauft und Segelschiff »Paposo« an norwegische Reeder verkauft worden.

* * *

Die vom Maschinisten Herrn Svendson (D. »Kiautschou«) gegen die Entscheidung des Seeamts zu Hamburg eingelegte Revision ist vom Oberseeamt am 10. Mai zurückgewiesen worden.

* * *

Bei der seeamtlichen Untersuchung über den durch Überbordfallen herbeigeführten Tod eines Leichtmatrosen auf der Bark »Tellus«, führte der Reichskommissar, der die Schiffsleitung frei von Schuld an diesem Unfall hält, aus, daß durch eine selbstleuchtende Rettungsboje der Verunglückte vielleicht hätte gerettet werden können.

* * *

An Stelle der verstorbenen Herren Carl Uhlmann und Erik Pontoppidan wurden die Herren John v. Berenberg-Goßler junr. und Herrmann L. Strack zu Mitgliedern der Hamburger Handelskammer gewählt.

* * *

Herr Kapt. Aug. v. Appen, der seit 30 Jahren dem Verein Hamburger Assekuradeure als Expert angehörte, ist infolge eines Herzleidens im Alter von 69 Jahren verschieden. Herr v. Appen galt als eine Autorität in nautischen Fragen.

* * *

Der Kaiser hat den nachbenannten Angestellten der Hamburg-Amerika Linie, die persönlich an der Hilfs-Expedition des Dampfers »Phönicia« nach Aalesund teilgenommen haben, folgende Auszeichnungen verliehen: Den Kronenorden 4. Klasse den Inspektoren Kirchheim und Bruhn, sowie dem Obermaschinisten Maart; das Allgemeine Ehrenzeichen: dem Expedienten Harms, Obersteward Curel, Zimmermann Möller, Oberkoch Fischer, Bootsmann Gebler, Proviantaufseher Holstein, Oberheizer Simundt; die Kronenorden-Medaille dem Quartiermeister Bohmelt und Oberheizer Albrecht.

* * *

Ausland.

Nachdem ihre Forderungen bewilligt worden sind, haben die ausständigen französischen Schiffsoffiziere am 16. Mai ihren Dienst wieder aufgenommen.

* * *

Der schwedische Reichstag hat beschlossen, die Regierung um Einbringung eines Gesetzentwurfs betr. hinreichende Kontrolle in bezug auf die Seetüchtigkeit der schwedischen Schiffe zu ersuchen.

* * *

Das Extraordinarium der Stadt Christiania sieht an Ausgaben für das Hafenwesen 600 000 Kr. vor, nämlich 250 000 Kr. zur Fortsetzung der Ausgrabungen Nr. II auf Vippetangen und 350 000 Kr. für neue Veranstaltungen betreffs des Hafenwesens. Die Budgetkommission hebt ferner die Notwendigkeit hervor, daß die Frage betreffs Anlage einer Hafenbahn bald gefördert werde.

* * *

Die russische Akademie der Wissenschaften hat 5000 Rubel für die Auffindung des Polarforschers Baron Toll und 2500 Rubel für den ersten sicheren Nachweis der Spuren seiner Expedition ausgesetzt.

Büchersaal.

Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1904. Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter), Hamburg. Preis ℳ 6.—.

Der dem ersten Jahrgang zu Grunde gelegte Gedanke, ein Nachschlagewerk für deutsche Schiffahrtsinteressenten zu schaffen, ist in recht glücklicher Weise im vorliegenden Jahrgang, in der zweiten Ausgabe, ausgebaut worden. Der sehr reichhaltige, systematisch geordnete Inhalt zeigt die Hand geschickter Herausgeber, ebenso wie eine Fülle von Arbeit und Sachkenntnis, angewandt auf die mannigfachsten Gegenstände im großen Gebiete: Seeschiffahrt. Aber nicht nur Reeder und Schiffbauer, auch Juristen, Kaufleute und Assekuradeure, soweit sie mit maritimen Angelegenheiten zu tun haben, werden in dem Buche Angaben und Mitteilungen zur Verwertung und Ausnutzung für ihre Bestrebungen finden. Indem es sich vorwiegend auf die Wiedergabe und ausgesuchte Gruppierung von Tatsachen beschränkt, wird das Jahrbuch vorzugsweise vielbeschäftigten Personen eine willkommene Lektüre sein. Die Herausgeber sind mit Erfolg bemüht gewesen, aus den Gegenständen, die im Buche behandelt werden, den Kern herauszuschälen, um dem Leser das zeitraubende Suchen nach der »Pointe« möglichst zu ersparen. Eine gute Idee, der es an Anerkennung in dem für das Buch bestimmten Leserkreis nicht fehlen dürfte. Von einer Wiedergabe des Inhaltsverzeichnisses dieses mehr als 600 Seiten starken Werkes muß abgesehen werden, nur die einzelnen Abschnitte können wir kurz erwähnen: Nach einer einleitenden Abhandlung über den Stand der Reederei im Jahre 1903, ein mit großer Sachkunde verfaßter Aufsatz, wird in eingehender Weise besprochen: Statistik der Seeschiffe (153 Seiten); Statistik des Seeverkehrs (120 S.); Seegesetzgebung und Rechtsprechung (35 S.); Konsulatwesen (50 S.); Schiffahrtsbehörden (10 S.); Adreßbuch der Schiffswerften, Schiffbauer, Schiffsreder, Docks etc. in Deutschland von Fab. Landau (170 S.); Versicherungswesen (20 S.) und Hamburger See- und Hafenverkehr (30 S.) — Wenn wir den vorstehenden kurzen Worten noch etwas hinzusetzen dürfen, dann ist es die an Verlag und Redaktion gerichtete Bitte: das Jahrbuch für 1905 etwas zeitiger als diesen Jahrgang, bald nach Beginn des neuen Jahres, erscheinen zu lassen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten.

Einer Bundesratverordnung vom 5. Mai wird entnommen:

Unterschieden werden im Sinne dieser Verordnung vier Abgrenzungen von Fahrten: Küstenfischerei (an der Ost- und Nordseeküste Fahrzeuge bis zu 50 kbm Brutto); kleine Hochseefischerei (in der Ost- und Nordsee bis 61° Nord und im Englischen Kanal); Mittlere Hochseefischerei (nördlich von 61° Nord zwischen 30° West bis 50° Ost); Große Hochseefischerei (alle übrigen Gewässer).

Während die Führer von Fahrzeugen in der Küstenfischerei eines nautischen Befähigungsnachweises (soweit anderweitige polizeiliche Verordnungen hierüber nicht vorliegen) nicht bedürfen, gelten (§ 6) für die Führer in der kleinen Hochseefischerei folgende Bestimmungen:

1. Auf gedeckten Segelfahrzeugen von weniger als 200 kbm Brutto-Raumgehalt, auch wenn diese mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, und auf Dampffahrzeugen von weniger als 250 kbm Brutto-Raumgehalt müssen die Führer

a) eine auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgende, mindestens 50 monatige Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen in der Eigenschaft als Decksmann zurückgelegt haben;

b) in einer mündlichen Prüfung Kenntnis des Seestraßenrechts und der Rettungsmaßregeln bei Strandungen sowie in der Benutzung der Seekarten im Gebiete der kleinen Hochseefischerei;

c) ausreichendes Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen gemäß §§ 1, 45 der Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 nachweisen.

Zur Führung der in der Ostsee fischenden Segelfahrzeuge ist jedoch bis auf weiteres eine Fahrzeit (a) von 36 Monaten ausreichend und eine Prüfung (b) nicht erforderlich.

2. Auf größeren als den zu 1 angegebenen Fahrzeugen müssen die Führer das Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzen.

§ 7. Die Führer von Fahrzeugen in mittlerer Hochseefischerei müssen

a) das Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzen;

b) durch eine schriftliche und mündliche Zusatzprüfung genügende Kenntnis in folgenden Fächern nachweisen:

1. Gebrauch der Seekarten unter Berücksichtigung von Kompaßablenkung, Strömung, Lotung und Standlinienmethode,
2. Bestimmung der Breite aus Meridianhöhen der Sonne und Fixsterne sowie aus Nebenmeridianhöhen des Polarsterns nach Chronometer und Länge,
3. Bestimmung der Länge aus Chronometer und Gestirnshöhen,
4. Bestimmung der Mißweisung und Ablenkung der Kompasse aus Amplituden und Azimuten der Gestirne und unter Benutzung der Azimuttafeln;

c) vor oder nach der Prüfung zu a zwölf Monate in der Hochseefischerei als Bestmann zur See gefahren sein.

§ 8. Die Führer von Fahrzeugen in großer Hochseefischerei müssen die Befähigung als Schiffer auf großer Fahrt besitzen.

§ 9. Schiffer auf großer Fahrt sind zur Führung von Seefischereifahrzeugen jeder Art und Größe in allen Fahrten, Seesteuerleute zur Führung von Seefischereifahrzeugen jeder Art und Größe in der kleinen Hochseefischerei befugt. Zur Führung von Seefischereifahrzeugen in der mittleren Hochseefischerei sind Seesteuerleute erst nach einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Bestmann in der Hochseefischerei oder als Seesteuermann befugt.

§ 10. Neben dem Führer des Schiffes müssen

a) die im § 6 unter 2 bezeichneten größeren Fahrzeuge in kleiner sowie alle Fahrzeuge in mittlerer Hochseefischerei einen Bestmann,

b) die Fahrzeuge in großer Hochseefischerei einen Steuermann

an Bord haben.

§ 11. Der Bestmann muß nachweisen:

a) in kleiner Hochseefischerei (§ 6 unter 2) eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen als Decksmann zurückgelegte Fahrt von mindestens 30 Monaten;

b) in mittlerer Hochseefischerei die Befähigung als Schiffer auf kleiner Fahrt sowie eine vor oder nach der Schifferprüfung als Decksmann in Hochseefischerei zurückgelegte Fahrzeit von 12 Monaten.

Zum Steuermann eines Fahrzeuges in großer Hochseefischerei innerhalb des Atlantischen Ozeans südlich bis zum Kap der Guten Hoffnung genügt bis auf weiteres ein Schiffer auf kleiner Fahrt, der die im § 7 unter b vorgesehene Zusatzprüfung abgelegt und zwölf Monate als Bestmann in Hochseefischerei zugebracht hat.

§ 12. Für den Maschinendienst müssen Dampffahrzeuge geprüfte Maschinisten an Bord haben, und zwar:

1. in kleiner Hochseefischerei
   a) die im § 6 unter 1 bezeichneten Fahrzeuge einen Maschinisten IV. Klasse; auf Segelfahrzeugen, die nur mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, ist ein mit Befähigungszeugnis versehener Maschinist nicht erforderlich;
   b) die im § 6 unter 2 bezeichneten größeren Fahrzeuge zwei Maschinisten IV. Klasse;
2. in mittlerer Hochseefischerei einen Maschinisten III. Klasse als leitenden Maschinisten und einen Maschinisten IV. Klasse;
   in großer Hochseefischerei einen Maschinisten II. Klasse als leitenden Maschinisten und einen Maschinisten III. Klasse.

§ 13. Bis auf weiteres ist die im § 6 unter 1 b bezeichnete Prüfung vor den Prüfungskommissionen für Küstenschiffer, die § 7 unter b bezeichnete Zusatzprüfung vor den Prüfungskommissionen für Schiffer auf kleiner Fahrt abzulegen. Auf das Verfahren einschließlich der Ausstellung der Befähigungszeugnisse finden die einschlägigen für die Schifferprüfungen geltenden Vorschriften der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 entsprechende Anwendung. In der Zusatzprüfung muß der Prüfling, um als bestanden zu gelten, in allen Fächern der schriftlichen Prüfung und in der mündlichen Prüfung genügen.

§ 14. Der Reichskanzler ist befugt, im Einvernehmen mit der beteiligten Landesregierung in einzelnen Fällen Ausnahmen von diesen Vorschriften zuzulassen.

§ 15. Wer vor dem Inkrafttreten dieser Vorschriften als Führer oder Maschinist von Hochseefischereifahrzeugen zugelassen ist, behält seine Gewerbefugnis im bisherigen Umfange.

§ 16. Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1904 in Kraft.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 22. Hamburg, den 28. Mai. 41. Jahrgang.

Inhalt:

Auf dem Ausguck.

Rechtsverbindlichkeit der Anordnungen von Seemannsämtern im Auslande für die Schiffsbesatzung.

Die hamburgischen Gerichte werden vielleicht zu einer Auslegung der Seemannsordnung in einem seltenen Streitfall Gelegenheit erhalten. Allerdings hängt der Eintritt dieser Voraussetzung davon ab, ob der Oberstaatsanwalt einen anderen Standpunkt einnehmen wird, wie er von der Vorinstanz dem Staatsanwalt verfochten ist. Darauf kommt zunächst Alles an. Es handelt sich um folgenden Vorfall. In einem südamerikanischen Hafen, der nach seiner geographischen Lage zu den Tropen im Sinne der Seemannsordnung zählt, nach seinen Temperaturverhältnissen aber auf alle Fälle unter gemäßigtes Klima zu rubrizieren wäre, sollten die Leute eines dort Ladung einnehmenden Schiffes länger als acht Stunden täglich arbeiten. Unter Hinweis auf § 35 der Seemannsordnung weigerten sie sich. Die Angelegenheit kam vor den deutschen Konsul, der den Leuten befahl, vorläufig bis zur endgültigen Entscheidung durch das Seemannsamt des Heimatshafens länger als acht Stunden zu arbeiten. Trotz dieser Anordnung beharrten sie auf ihrem Standpunkt; eine Renitenz, die den Konsul veranlaßte, die Leute bis zum Abgang des Schiffes in Haft zu nehmen. Im Heimatshafen angelangt, wurde der Kapitän gegen die Mannschaft bei der Staatsanwaltschaft vorstellig. Nicht weil sie seine Befehle, sondern weil sie die Anweisung des deutschen Konsuls, also des Seemannsamtes im Auslande, unberücksichtigt gelassen hatte. Der Staatsanwalt hielt diesen Hinweis auf § 129, Abs. 3 nicht für stichhaltig, vielmehr vertrat er den Standpunkt, daß die Leute zu ihrer Weigerung durch § 35 der Seemannsordnung berechtigt waren. Wird diese Auffassung vom Oberstaatsanwalt geteilt, dann müßte den Leuten auch logischer Weise ein Recht auf Klage gegen den deutschen Konsul wegen unbefugter Freiheitsberaubung zustehen. Eine prinzipielle, sehr wichtige Angelegenheit steht hier zur Entscheidung. Handelt es sich doch um nichts weniger als um die Beantwortung der Frage: Ob die Entscheidung der Seemannsämter im Auslande, wie es das Gesetz ausdrücklich ausspricht, einstweilen zu befolgen ist, vorbehältlich der Befugnis, bei der zuständigen Behörde später vorstellig zu werden? Für den vorliegenden Fall würde es also heißen: Die Schiffsleute mußten in jenem südamerikanischen Hafen gemäß der Anordnung des Konsuls täglich länger als acht Stunden arbeiten, sie hatten aber das Recht, nicht nur Überstundenlohn für die Mehrarbeit zu fordern, sondern auch gegen den

ihnen auferlegten Zwang Beschwerde einzulegen. Da sich die Bestimmung im § 129, Abs. 3 unzweifelhaft auf die Entscheidungen eines Seemannsamtes im Auslande bezieht, läßt sich als Erklärung für die ablehnende Haltung des Staatsanwalts nur annehmen, daß er in der Inhaftierung der Leute eine genügende Sühne für ihre Widerspenstigkeit gegenüber der Entscheidung des Seemannsamtes sieht. Ist das aber der Fall, dann ist es ein Eingeständnis dafür, daß das Verhalten der Schiffsmannschaft vom Staatsanwalt als schuldhaft angesehen ist. Woraus dann wieder die Frage entsteht: Ob durch das vom Konsul angewandte Zwangsmittel das Vergehen als gesühnt zu betrachten ist? Diese Frage läßt sich aber nur beantworten, wenn man weiß: 1. wie lange die Leute in Haft waren und 2., ob diese Haft in ihrer Wirkung derjenigen gleichsteht, die das Gesetz für die Ahndung von Vergehen vorgesehen hat? Nach § 107 ad 5 wird ein Schiffsmann »bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft, welcher der vorläufigen Entscheidung des Seemannsamtes (§ 129, Abs. 3) zuwiderhandelt.« In Anbetracht der prinzipiellen Bedeutung dieser Angelegenheit, und nicht minder mit Rücksicht auf das Ansehen der Seemannsämter im Auslande, wäre es dringend erwünscht, wenn der Oberstaatsanwalt diese Streitfrage der richterlichen Entscheidung unterstellen wollte.

Lichterführung für nicht manöverierfähige Schiffe.

Wenn Dampfer auf ziemlich flachem, d. h. auf etwa bis zu 25 Faden tiefen Wasser nicht länger gegen einen Sturm andampfen können, so stecken sie unter Umständen ihre von den Ankern geschäckelten Ketten aus, um dahinter zu liegen. Daß das zweckmäßig ist, wird, wenn nicht allgemein anerkannt, so doch nicht mit stichhaltigen Gründen bestritten. Die Angaben befahrener Kapitäne darüber, wie viel die Schiffe treiben, schwanken zwischen 3 und 15 Sm in 24 Stunden, wenn von jeder Kette 90 Faden aufgesteckt sind, sie stimmen aber alle darin überein, daß die Schiffe gut mit dem Kopfe auf der See und ziemlich ruhig liegen und wenig Wasser übernehmen. Vergegenwärtigt man sich nun dagegen, wie schlecht die modernen Frachtdampfer beiliegen, wenn sie in Ballast fahren und wie viel mehr sie treiben als oben angegeben oder welchen Unkosten und nicht in letzter Linie Gefahren sie sich aussetzen, wenn sie einen Zufluchtshafen oder eine geschützte Ankerstelle aufsuchen, so muß es Wunder nehmen, daß man sich auf Stellen wie: westlich von Hanstholm, auf den Doggerbanken, bei Gjedser Feuerschiff u. a. nicht viel öfter als es bereits geschieht, entschließt, vor ausgesteckten Ketten zu ankern oder zu treiben, wie man es nennen will. Der Grund dafür dürfte sein, daß sich die Kapitäne scheuen müssen etwas zu tun, was zwar an sich vortrefflich ist und Niemandem zum Schaden gereicht, aber die Kapitäne in eine höchst unangenehme Lage bringt, weil sie nicht ausweichen können und doch kein entsprechendes Signal machen dürfen. Die Schiffe sind keine verankerten Schiffe, denn sie treiben mehr oder weniger und haben keine Anker aus, also dürfen sie kein Ankerlicht setzen. Sie dürfen aber auch nicht die roten Laternen führen, denn sie haben keinen Unfall gehabt. Bleibt ihnen also nichts übrig, um ihr Vorhandensein bemerkbar zu machen, ohne gegen die Kaiserl. Verordnung zu handeln, als Top- und Seitenlichter zu führen. Damit fordern sie aber die Kollisionsgefahr geradezu heraus, denn sie verleiten andere Schiffe zu glauben, sie müßten und könnten aus dem Wege gehen, wenigstens allen Seglern und allen Dampfern, die sie an ihrer Steuerbordseite sehen. Machen sie nun aber ein Signal durch das sie anzeigen, daß sie nicht aus dem Wege gehen können, so ist das zwar zweckmäßig, es wird auch Niemand dadurch benachteiligt, denn sie täuschen ja Niemanden, es ist auch gar nicht schwierig, ihnen aus dem Wege zu gehen, aber sie verstoßen gegen das Gesetz, und wenn ein Unglück passiert, wird dem Schiffer daraus ein Strick gedreht oder, was beinahe auf dasselbe hinauskommt, ein Tadel oder Vorwurf nicht erspart bleiben.

Ist es nicht ein unerquicklicher Zustand, wenn auf See eine an sich vernünftige Handlung unterbleibt, nicht weil sie unzweckmäßig ist oder andere Schiffe in Gefahr bringt, sondern trotzdem sie zweckmäßig ist, nur weil das Gesetz keine zweckmäßigen Signale gestattet?

Soll man es nun bei dem jetzigen Zustande bewenden und die Seeleute sich behelfen lassen wie sie können oder sollte eine Änderung der einschlägigen Gesetzesvorschriften angestrebt werden?

Gegen Letzteres wird der Einwand erhoben, daß wir genug Signale hätten und jedes Mehr von Übel sein würde. Ganz recht! Aber wir brauchen keine neuen Signale, die Seeleute selbst haben die Frage praktisch schon gelöst, indem sie entweder

Ankersignale und von Zeit zu Zeit Flackerfeuer gezeigt oder die roten Laternen gefahren haben. Ferner ist gesagt worden, es würde mit einem derartigen Signale Mißbrauch getrieben werden, mancher würde einige Faden Kette stecken, seine roten Laternen setzen und zur Koje gehen: so, nun geht mir aus dem Wege. Wir möchten das kaum glauben, denn damit würde doch Niemand etwas gewinnen; wir müssen aber zugeben, daß es Leute gibt und wohl immer geben wird, die allerhand Mißbrauch treiben. Solche Gesellen sind auf See immer gefährlich, aber vielleicht noch am wenigsten, wenn sie durch ein Signal anzeigen, daß sie gar nichts unternehmen werden, um aus dem Wege zu kommen. Und selbst wenn Schiffe, die hinter einem Seeanker treiben oder bei schwerem Wetter beigedreht liegen, die roten Laternen zeigen, so würde das doch gar nicht gefährlich sein, solchen Leuten ist doch mindestens ebenso gut, wenn nicht viel besser, aus dem Wege zu kommen, als Schiffen, die zwar ihre Top- und Seitenlichter (oder nur diese) fahren, die aber tatsächlich fast gar nichts tun können, um aus dem Wege zu kommen. Die Ausweichepflicht hilft da nicht dem einen und das Wegerecht nicht dem andern, sondern jeder muß nach Art. 27 tun was er kann.

Gegen Einführung eines Signals für Schiffe, die hinter ihren Ketten liegen, ist noch eingewendet worden, daß es sich doch nur um eine geringe Anzahl, wenn nicht gar nur um einzelne Fälle, die nicht in Betracht kämen, handeln könne. Wir möchten das nicht glauben, sondern glauben im Gegenteil, daß sobald die Schiffe wüßten, was sie für ein zweckmäßiges Signal machen dürften, sie recht oft hinter den Ketten liegen würden. Aber wenn es sich auch um verhältnismäßig wenig Fälle handelte, so werden es immer noch mehr sein als z. B. Fälle, in denen Kabeldampfer ihre drei roten Laternen fahren. Gesteht man diesen wenigen ein besonderes Signal zu, so ist nicht wohl abzusehen, weshalb man nicht jenen vielen auch eins geben soll. Die Treibnetzfischer mit ihren Seemeilenlangen Netzen treiben, wo es ihnen paßt, man hat ihnen ein Signal gegeben, das andere Schiffe erkennen läßt, was sie vor sich haben und sie verpflichtet, ihnen aus dem Wege zu gehen. Niemand beklagt sich darüber oder hat ein Recht sich darüber zu beklagen, warum sollen andere Schiffe nicht auch annähernd ebenso treiben dürfen, noch dazu da sie nicht die langen Netze aushaben.

Wir kommen daher zu dem Schlusse, daß eine Änderung der Bestimmungen wünschenswert ist, und zwar, um nicht mehr Signale einzuführen:

1) Entweder die hinter ihren Ketten liegenden Schiffe als verankerte zu betrachten (was nicht undenkbar ist, denn man kann auch mit einem Stein oder hakenförmigen Baumast ankern und alle Anker können durchgehen), dann müssen die Schiffer Ankerlichter führen und man läßt sie zum Zeichen, daß sie nicht ganz fest liegen in kurzen Pausen Flackerfeuer zeigen.

2) Oder man gibt den Schiffen die roten Laternen als Signal. Das würde am einfachsten geschehen, wenn in Art. 4 die Worte »in Folge eines Unfalles« gestrichen würden. Daß diese Worte überhaupt im Gesetz stehen, ist den meisten Seeleuten ja ohnehin unverständlich. Vielleicht sollte das vor Mißbrauch schützen, aber wir möchten wiederholen: Leute, die Mißbrauch mit dergleichen treiben, sind am wenigsten gefährlich, wenn sie zeigen, daß sie nicht aus dem Wege gehen wollen.

R.

Das Straßenrecht englischer Kriegsschiffe.

Eine ebenso gefährliche wie bedeutsame Entscheidung ist vom englischen Admiralitätsgericht im Kollisionsfalle »Charles Chalmers« — »Sutlej« am 10. Mai gefällt worden. Ein Urteil, das die durch die »Sans Pareil« — »East Lothian«-Entscheidung vor vier Jahren geschaffenen unklaren Rechtsverhältnisse von Kauffahrteischiffen gegenüber Kriegsschiffen mit Rücksicht auf ihr Wegerecht noch mehr getrübt hat. Während der Segler »East Lothian« vom Appellgericht im Jahre 1900 an der durch das Kriegsschiff »Sans Pareil« herbeigeführten Kollision mitschuldig befunden wurde, weil sich der im Tau befindliche Kauffahrteimann streng an die Bestimmung des Art. 19 des Seestraßenrechts gehalten hatte, dem an seiner Backbordseite befindlichen Kriegsschiff also nicht ausgewichen war, wird jetzt die Bark »Charles Chalmers«, die gleichfalls nach dem Art. 19 manövriert hatte, freigesprochen. Wäre dieser Freispruch damit begründet worden, daß Kriegsschiffe dem Seestraßenrecht in gleichem Umfange unterstehen wie Handelsschiffe, das Admiralitätsgericht hätte sich den Dank aller Seeleute erworben. Leider liegen die Verhältnisse aber anders.

Um beim Leser das richtige Verständnis zu erwirken, muß der Sachverhalt beider Kollisionen, um ihn vergleichsweise gegenüber stellen zu können, kurz geschildert werden. Das Vollschiff »East Lothian« im Tau eines Schleppers steuert im Englischen Kanal nordwärts, ein ostwärts gehendes Geschwader von Kriegsschiffen kreuzt den Bug des Schleppzuges. Das führende Schiff »Sans Pareil« sieht an seiner Steuerbordseite das rote Licht des

Schleppers, weicht ihm mit Rechtsruder aus, und giebt, weil es den geschleppten Segler nicht oder zu spät gewahr wird, gleich wieder Links-Ruder, um, wie der wachthabende Offizier damals aussagte, seine Richtung im Verbande wieder herstellen zu können. Infolge dieses Rudermanövers wurde »East Lothian« in den Grund gebohrt. — Admiralitäts- und Appellgericht hielten neben dem Kriegsschiff auch den Schleppzug verantwortlich für die Kollision, weil dieser versucht hatte, den Weg eines Verbandes von Kriegsschiffen zu kreuzen.

Wie die Leser aus Auslassungen auf S. 123 und S. 266 im Jahre 1900 nachschlagen können, riefen die Urteile der beiden Gerichte lebhafte Beunruhigung in allen Schiffahrtskreisen hervor. Wurde das Verdikt gegen den Schleppzug doch damit begründet, »that it was improper navigation as a matter of seamanship for the tug and tow to attempt to pass across and ahead of the fleet.«

Immerhin man wußte, woran man war. Der Grundsatz war, allerdings nur für die der Jurisdiktionsgewalt englischer Gerichte unterstehenden Handelsschiffe aufgestellt: Handelsschiffe haben auf die Gefahr, ihre Führung mangelhafter Navigierung geziehen zu sehen, Kriegsschiffen in Verbänden unbekümmert um die Bestimmungen des Art. 21 aus dem Wege zu gehen. Daß aber auch diese Auffassung, so sehr sie gegen Handelsschiffe gerichtet ist, zu den größten Mißverständnissen Anlaß geben kann — weil man von den Positionslampen eines in Kiellinie fahrenden Verbandes sehr oft nur die Lichter des vordersten Schiffes sieht und einen einzelnen Dampfer vor sich glaubt — mag nur nebenbei erwähnt werden.

Die am 10. Mai d. J. durch das Admiralitätsgericht vorgenommene Untersuchung des Kollisionsfalles »Charles Chalmers«—»Sutlej« ergab als Tatbestand, daß die über Steuerbordhalsen liegende Bark dem roten, an ihrer Steuerbordseite befindlichen Seitenlicht eines im Verbande fahrenden Kriegsschiffes nicht ausgewichen, sondern den Bestimmungen des Art. 21 gefolgt war. Allgemein wurde nun von Denjenigen, denen dieser Sachverhalt bekannt geworden war, eine Bejahung der Schuldfrage für die Bark, mit Rücksicht auf die Entscheidung vor vier Jahren, erwartet. Wußte man doch, daß die englischen Gerichte mehr als alle anderen nach Präzedenzfällen urteilen. Wie schon gesagt, traf diese Vermutung nicht ein. Die Bark wurde freigesprochen: weil ihr Festhalten am Art. 21, also das Beibehalten von Kurs und Geschwindigkeit nicht gegenüber einem ganzen Geschwader geschehen war, sondern gegenüber dem vorletzten Schiff einer in Kiellinie fahrenden Division oder, um mit den Worten des Gerichtspräsidenten zu sprechen: »East Lothian« was trying to pass ahead of a whole squadron in four columns; »Charles Chalmers« was only passing ahead of a single vessel, one of the sternmost.«

Die Folge dieses, wie man sich denken kann, in der englischen Fachpresse viel besprochenen Urteils wird nun sein, daß die Schuldfrage bei Kollisionen zwischen Kriegs- und Handelsschiffen, wenn sie vom Kriegsschiff durch Nichtbeachtung des Art. 19 herbeigeführt sind, nicht nach dem Straßenrecht, sondern je nach der Auffassung beantwortet werden wird, wie sie die »Elder Brethren« oder die »Nautical Assessors« in jedem Falle über die Begriffe »Seemannschaft und Navigation« haben. Das sind für die Führer von Handelsschiffen natürlich ganz unhaltbare Zustände. Die englische Presse giebt ihnen deshalb den Rat, Kriegsschiffsverbänden unter allen Umständen auszuweichen und »to do so, as soon as the catch sight of the vessels, whatever their number or formation may be.«

Dieser Ratschlag ist theoretisch ganz schön, praktisch aber nicht immer durchzuführen. Ja, er kann zum Gegenteil vom Gewollten, zum Verlust von Gut und Blut führen.

Bei klarer sichtiger Luft natürlich nicht, aber bei der Durchschnittswitterung im Englischen Kanal: diesig, häsig, schmuddelig. Der Kauffahrteimann wird plötzlich ein Geschwader gewahr, er will getreu den Ratschlägen der Presse und im Gegensatz zum Seestraßenrecht ausweichen. Beim Ausführen dieses Entschlußes befolgt das nächste Kriegsschiff, das vielleicht eines der letzten in einer Division ist, oder weil sich sein Wachthabender an das internationale Seestraßenrecht gebunden fühlt, die Bestimmungen des Art. 19. Die Kollision ist da. Verantwortlich für sie wird der Kauffahrteimann wegen Verstoß gegen Art. 21 gemacht werden.

Aus diesem Grunde halten wir die Entscheidung des englischen Admiralitätsgerichts im Kollisionsfalle »Charles Chalmers«—»Sutlej« für sehr gefährlich. Gefährlich auch für nicht englische, für deutsche Schiffe. Die Positionslampen symbolisieren nicht die Nationalität. Das deutsche Kauffahrteischiff, das nach erfolgter Kollision im beschädigten Zustande in einen englischen Hafen geschleppt wird, untersteht dem Spruch des Admiralitätsgerichts, wie jedes englische Schiff.

Deshalb wäre für die Navigierung im Englischen und im Georg-Kanal zu empfehlen: Bei klarem Wetter weiche einem Geschwader aus, bei unsichtiger Luft befolge strenge die Art. 19 und 21 des Seestraßenrechts.

Der Seeweg nach Sibirien und die sibirische Polareisenbahn.

Von M. Lewski.

Die sibirische Eisenbahn dürfte für Rußlands Handelsverkehr von ähnlich großer Bedeutung werden, wie der Suezkanal für den Welthandel. Aber bei allen Vorteilen, die der gewaltige Schienenweg zu bieten vermag, bleibt er doch in seinem Werden hinsichtlich der Massentransporte hinter der Wasserstraße zurück. Was Wunder, daß das alte Projekt, den Seeweg zwischen beiden Ländern dem Verkehr dienstbar zu machen, gerade durch die sibirische Eisenbahn eine mehr greifbare Gestalt bekommen hat.

Es besteht freilich schon seit Jahren ein regelmäßiger Dampferverkehr zwischen Wladiwostok, in der allerletzten Zeit zwischen Port Arthur und Dalny einerseits und den Seehandelsplätzen Kronstadt und Odessa andererseits, aber dieser langwierige und umständliche Seeweg ist ohne jede wirtschaftliche Bedeutung, weil seine asiatischen Endpunkte, das Amurgebiet und Sachalin, nur schwach bevölkert sind. Die sibirische und die ostchinesische Eisenbahnlinie erfordern gewaltige Kostenaufwände. Man ist darum in Rußland gegenwärtig mehr als je zuvor bemüht, den nördlichen Seeweg über das Eismeer nach dem Herzen Sibiriens auszubilden und zu einer beständigen Verkehrsstraße zu gestalten. Durch das nördliche Eismeer könnten die Schiffe in die Mündungen des Ob und Jenissej gelangen und von da aus diese gewaltigen Flüsse und Nebenflüsse befahren, die entlegensten Punkte jener Gebiete wirtschaftlich vereinigen. Die Versuche, einen Seeweg zwischen Europa und Sibirien durch das Nordmeer herzustellen, sind indessen nicht mehr jungen Datums. Schon im 18. Jahrhundert sind derartige Versuche gemacht worden. Allein jene Versuche ebenso wie die aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten keinen Erfolg. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Erfolg einer abermaligen Expedition nach dem Norden insofern von Bedeutung, als die Tatsache festgestellt werden konnte, daß wenigstens in gewissen Zeiten des Jahres das Karische Eismeer eisfrei sei, daß unter Umständen seine Befahrung recht wohl möglich, im allgemeinen auch viel weniger gefährlich sei, als in der Regel angenommen werde. Im Jahre 1874 unternahm der Engländer Wiggins seine Fahrt mit der »Diana« und es gelang ihm den Obischen Meerbusen und den Jenissej zu erreichen.

Im darauffolgenden Jahre trat Nordenskjöld seine erste Fahrt nach dem Jenissej an und knüpfte bereits mit den Uferbewohnern dieses Landes Handelsverbindungen an. Von jetzt an begann ein regerer Verkehr mit den Ufern des Karischen Meeres und in jedem Jahre wurden Expeditionen unternommen, deren Verlauf freilich nicht immer ein glücklicher war. In den 90er Jahren gelang es indessen mehreren Dampfern aus England, über das Eismeer in den Jenissej stromaufwärts bis nach Jenissejsk vorzudringen und dort fremdländische Ware abzusetzen. Die englischen Firmen würden auch diesen schwierigeren und nicht ganz gefahrlose Seeweg im Interesse des Handels fortsetzen, wenn nicht die russische Regierung im Einklange mit den Forderungen der sibirischen Kaufleute die zollfreie Einfuhr der Ware auf diesem Wege verboten hätte. Im Juli 1900 ist die Expedition des Barons von Toll nach dem östlichen Ostsibirien aufgebrochen. Sie hat die Aufgabe, die Lenamündung zu erforschen. Da der Lenafluß zwischen Jakutsk und der Bulun bereits von Dampfern befahren ist, so würde, wenn die Erkundungen der Expedition günstig wären, die Möglichkeit einer Seeverbindung von Jakutsk mit Rußland erwiesen sein.

Wiewohl nun manche Expeditionen erfolgreich durch das Karische Meer in den Ob und Jenissej eindrangen, haben sie doch alle bewiesen, daß der Weg über das Karische Meer ein langwieriger und nicht ungefährlich ist, so daß er sich nicht zum wirklichen Seeweg zwischen Rußland und Sibirien gestalten kann. Es ist darum jetzt in Rußland ein sehr fruchtbarer Plan aufgekommen, eine Polarbahn zu errichten, welche von Obdorsk an der Mündung des Ob nach der Belkowbucht am Eismeer, 60 Werst südlich von der Jugorstraße, gehen soll. Die Schiffe brauchten also nicht das unsichere Karische Meer zu berühren, und eine direkte Verkehrsstraße vom europäischen Eismeer nach dem Herzen Sibiriens, nach den Gebieten des Ob und Jenissej, wäre hergestellt. Der Ob ist bekanntlich durch die Nebenflüsse und einen Kanal mit dem Jenissej verbunden. Das Ob-Jenissejsche Kanalsystem setzt sich zusammen aus dem Ket — einem Nebenfluß des Ob —, dessen Nebenfluß Lomowotaja, dessen Zufluß Jasewaja, dem See Bolschoje, dem Kanal (9 Werst), der diesen See mit dem Kleinen Kaß verbindet, dem letzteren selbst, dem Großen Kaß, der links in den Jenissej mündet. Die projektierte Bahn von Obdorsk bis zum Eismeer ist 360 Werft lang und bildet gegenüber der Fahrt durch das Karische Meer und um die Taimir-Insel eine Abkürzung von 2000 Werst. Diese Polarbahn würde eine neue Straße für den Weltverkehr eröffnen, deren Tragweite und Bedeutung vorläufig noch nicht zu ermessen ist.

Wirft man auf die großen unmittelbaren Folgen dieser Eisenbahn einen Blick, so erweisen sie sich als sehr bedeutend. Die Schiffahrtsverhältnisse des Ob sind nicht ungünstig. Der Strom ist bei Obdorsk im Durchschnitt 150 Tage im Jahre schiffbar. An südlicheren Orten sind der Ob und dessen linker Nebenfluß Irtisch natürlich weit länger eisfrei, z. B. der Irtisch bei Semipalatinsk 210 Tage und der Ob bei Barnaul 150 Tage. Mit der Belkowbucht kann die Verbindung von der See her über fünf Monate aufrecht erhalten werden, und auf dem Ob würden sich die Schiffahrtsverhältnisse folgendermaßen stellen. Von Barnaul, das südlich an der großen sibirischen Eisenbahn liegt, bis Obdorsk beträgt der Abstand 3000 Werst. Ein Dampfer könnte den Weg von Barnaul nach Obdorsk in 12 Tagen zurücklegen. Während der Schiffahrt können zwischen den genannten Städten fünf Reisen hin und zurück gemacht werden. Man berechnet, daß in den ersten Betriebsjahren allein an sibirischem Weizen jährlich 24 bis 30 Millionen Pud auf der Polarbahn ausgeführt werden können, und daß es 20 Dampfer, jeder mit drei Prähmen, bedarf, um diese Menge von Barnaul nach Obdorsk zu transportieren.

Für den Warenverkehr über diese nördliche Route kommt in erster Reihe in Betracht, daß der Transport sich um die Hälfte des Preises stellen wird, als über Riga oder Libau. Das sibirische Getreide wird diesen Weg einschlagen und auf diese Weise den Londoner Markt erlangen. Das wird der sibirischen Agrikultur einen großen Anstoß geben. Hat sich doch in Sibirien in den letzten Jahren eine gewaltige Butterfabrikation entwickelt, sofort, nachdem durch die sibirische Eisenbahn die Möglichkeit durch den Export geschaffen wurde. Und nicht nur das Getreide, sondern auch alle anderen Produkte der Landwirtschaft können diesen billigen Weg nach Europa nehmen und sich nach allen Richtungen hin besser entwickeln.

Das Projekt einer Polarbahn ist eigentlich nicht neu. Schon vor zwanzig Jahren war es aufgetaucht, ohne daß man ernst an die Verwirklichung desselben herantrat. Erst die sibirische Eisenbahn hat das Projekt wieder ins Leben gerufen, wobei jetzt allerdings die Voraussetzungen für die Verwirklichung dieses Projekts geschaffen sind. Um Schneeverwehungen zu verhüten, wird in Aussicht genommen, längs der Linie einen Holzkorridor zu bauen. Solche Holztunnels werden in Norwegen hergestellt, wo sie sich sehr gut bewährt haben.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

April 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	54.6×8.2×3.85	850 t Tf.	D.-Ges. »Neptun«, Bremen	A.-G. »Weser«, Bremen	Vulkan	G
»	205×31×15'2"	1200 »	Hanseatischer Lloyd, Lübeck	Schömer & Jensen, Tönning	Prosper	»
»	265×35'6"×18'3"	2300 »	Nordd. Fracht-D.-Ges., Flensburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Königsau	»
Sld	28 m Länge	—	S. L. Bathmann, Bremen	Frerichs & Co., Osterholtz	Johann	
			b) englische Werften.			
FD	353×51×27'6"	—	Siveright, Bacon & Co., Manchester	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Ecclesia	L
»	—	1900 »	Martin Cerl, Kopenhagen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Simone	»
»	372×50×28'3"	7000 »	Vilhelm Torkildsen, Bergen	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Admiral Borresen	NL
TD	—	4500 »	Burmah Oil Company	Armstrong, Whitworth & Co., Newcast.	Beme	»
FD	291×38×20'7"	—	Maatschappij S. S. »Harald«, Antw	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Harald	L
»	255×33×17'6"	—	Cork S. S. Co., Cork	Swan, Hunter & Wigham, Richardson Wallsend	Pandion	»
K	360×40×22'4"	2090 Dpl	Britische Admiralität	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	Sentinel	»
FD	350×48×28'5"	—	Stag Line, North Shields	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Stephanotis	»
»	335×47×25'5"	5600 t Tf.	Unbekannt	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Tycho	BC
»	205×32×16	—	Eine ungarische Reederei	Dobson & Co., Low Walker	Kelet	B
»	357×51×27'7"	—	John Cory & Sons, Cardiff	Short Brothers, Pallion	Ruperra	L
»	336×47×24'10"	—	W. H. Cockerline & Co., Hull	Irvines Shipb. Co., W.-Hartlepool	Adriatic	»
»	281×38×20	—	General S. N. Co., London	Ropner & Son, Stockton	Crane	»
PD	330×42×25	—	Midland Railway Co., Dublin	Caird & Co., Birkenhead	Donegal	
FD	340×50×25'2"	6150 »	Axel Brostrom & Son, Gothenburg	W. Doxford & Sons, Sunderland	Malmland	
»	350×47×27'3"	5800 »	Newcastle S. S. Co.	Swan, Hunter & Wigham, Richardson Wallsend	Newburn	L
»	353×46×27'4"	—	Bergh & Helland, Bergen	J. Readhead & Sons, S.-Shields	Otto Sverdrup	N
»	316×45×22'4"	—	C. A. Forslind & Son, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Uppland	L
			c) schottische Werften.			
FD	280×40×20	3000 »	Fratelli Cosulich, Triest	Russell & Co., Port Glasgow	Frieda	
PD	—	1000 »	Ritson & Co., Maryport	J. Fullerton & Co., Paisley	Lycidas	
»	350×48×22'3"	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Clyde Shipb. Co., Port Glasgow	Muraji	
»	275×35×18'6"	1500 »	George Gibson & Co., Leith	Grangemouth & Greenock Dock Co.	Peveril	L
FD	146×23×10'10"	—	M'Neal & Co., Glasgow	R. Duncan & Co., Glasgow	Bedford	
PD	230×34×15'10"	—	Borneo Comp., London	Ramage & Fergusson, Leith	Kuching	
S	330×47×28	3200 BRT.	G. J. H. Siemers & Co., Hamburg	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Kurt	GL
FD	219×33×16	—	Horton, Colwyn Bay	Montrose Shipb. Comp.	Mary Hoston	
PD	475×55×36	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Port Kingston	L
»	390×52×29'6"	—	H. & W. Nelson, Liverpool	Russell & Co., P.-Glasgow	Highland Heather	
FD	350×43×30	5000 t Tf.	James Nourse, London	Ch. Chonnell & Co., Whiteinch	Indus	»
»	—	2300 »	J. P. Bruce, Dundee	Grangemouth & Greenock D.-Co.	Maimaxa	»
»	195×29×14'1"	900 »	Main Colliery Comp.	Mackie & Thomson, Govan	Main	
PD	320×42×26'4"	—	Midland Railway Comp.	Denny Brothers, Dumbarton	Londonderry	
			d) irische Werften.			
PD	—	—	Royal Mail Company	Workman, Clark & Co., Belfast	Parana	»

Ausserdem: a) Große Barkasse. b) 1 Fischdampfer, 1 Fischerfahrzeug, 1 Schleppdampfer, 2 Jachten, 2 Fährboote c) 2 Seeschlepper, 3 Fischdampfer, 1 Bagger, 1 Torpedoboot, 1 Seeleichter.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Etwas über Nebel-Schallsignale.

Von geschätzter Seite wird uns geschrieben:

Bei schönem, klaren und stillen Wetter und nördlich setzendem Strome von Duc Saphalin abgehend, wurde der vielen Passagiere halber, die aus russischen Offiziersdamen und Kindern, Offizieren, Kaufleuten, dänischen Telegraphenbeamten etc. bestanden, die Abfahrt und wahrscheinliche Ankunftszeit in Castries Bay an den dortigen Platzkommandanten telegraphiert. Die Verabredung war, daß auch nach eingetretener Dunkelheit in Castries Bay alle Passagiere abgenommen werden sollten und bei etwa eintretendem Nebel die Batterie am Leuchtturm Klostercamp jeden Ton der Dampfpfeife mit einem Kanonenschuß beantworten solle, bis das Schiff in der Bay sei. Die Überfahrt war schön, und kam vor Sonnenuntergang das ganze Festland mit Feuerturm etc. auch hoch und klar heraus und fand sich, daß die Stromversetzung nach Norden ziemlich genau kalkuliert war. Mit Sonnenuntergang schob sich eine dicke Nebelwand von Süden herauf, da aber laut telegraphischem Bericht kein Schiff zwischen Wladiwostok und Nicolajewsk zu erwarten war, wurde mit voller Kraft und ohne Nebelsignale abzugeben, weitergefahren. Nachdem die nötige Distanz abgelaufen, es war inzwischen dunkle Nacht geworden, wurde ein Nebelsignal mit der Dampfpfeife gegeben und erfolgte auch bald der verabredete Schuß vom Lande.

Um den vor dem Feuerturm liegenden Riff aus dem Wege zu gehen, wurde der Kurs etwas nördlicher gesetzt, dann zu rechter Zeit wieder gerade auf die Einfahrt und mit halber Kraft und später langsam weiter gefahren. Die Dampfpfeife

wurde in längeren Zwischenräumen gebraucht, und erfolgte regelmäßig der Schuß darauf. Dem Lande näher kommend, wurden diese Pausen auf etwa 4—5 Minuten abgekürzt, und kam außer dem Schall auch der Pulverblitz hervor. Obgleich beide Signale in der gewünschten Richtung blieben, so wurden beide mit ganz langsam arbeitender Maschine zusehends schwächer und dauerte es nur kurze Zeit bis weder Schuss noch Blitz mehr bemerkbar waren.

Es wurde nun angenommen, daß der nördliche Strom, hart unter der Küste, wie es sehr oft geschieht, ganz außerordentlich stark laufen müsse und, da das Schiff bereits längere Zeit von dem Riff unter dem Leuchtturm frei war, die Küste aber ganz hoch und steil abfiel, das Schiff genau auf die letzte Peilung des Pulverblitzes, also fast Südkurs gelegt. Die Maschine, so langsam als möglich arbeitend, wurde ab und an gestoppt, beide Anker klar gehalten und das Lot fortwährend geworfen und demnach mit auslaufender Leine die Fahrt über den Grund geschätzt. Das Wasser war während der Überfahrt so glatt, daß das Schiff sich gar nicht bewegt hatte, es war also kein Brandungsgeräusch zu erwarten, besonders nun das Schiff schon innerhalb des Riffes war. Auch war keinerlei Brise und Alles überhaupt so still, wie nur eine sibirische Sommernacht sein kann, auch sprachen selbst die ungeduldig werdenden Passagiere nur in Flüstertönen. Die Dampfpfeife wurde jetzt etwa jede Minute zu einem längeren Tone gebraucht, doch erfolgte weder Schuß noch Blitz. Der Nebel war so dick, wie er nur an der sibirischen Küste sein kann; die Passagiere waren alle an Deck, fertig um an Land zu gehen. Dann schien der Nebel voraus noch schwärzer zu werden, was zu gleicher Zeit vom Kapitän, Brückenoffizier, Rudersmann und dem I. Offizier auf der Back bemerkt wurde, welcher letzterer zur Brücke seine Beobachtung hinüberrief. Ein warnender Instinkt ließ mich aber den Telegraphen auf volle Kraft rückwärts werfen, und es schlug die Maschine, die vollen Dampfdruck beibehalten, auch sofort an. Zu gleicher Zeit ertönte die Dampfpfeife, deren Ton aber wie von einer hohen Mauer zurückgeworfen wurde und im selben Moment krachte der Donner eines großen Geschützes in unmittelbarer Nähe über unseren Köpfen hinweg. Die Folge war ein gellender Aufschrei aller Weiber und Kinder, ein Jammergeheul der Kaufleute und echt russisches Fluchen der Offiziere mit unterschiedlichem Hundegebell, das schließlich, weil nichts weiter erfolgte, in die vorige Totenstille wieder überging.

Das Schiff, das zuletzt nach dem Lot kaum Fortgang über den Grund gehabt hatte, drehte mit den ersten Rückwärtsschlägen der Schraube bereits Steuerbord aus und ging gleich darauf rückwärts und war in Sicherheit. Da vom Leuchtfeuer nichts zu sehen war, so wurde etwas später die Dampfpfeife wieder gebraucht und erfolgte sofort darauf der Krach und Blitz des Schusses, der, obwohl mit gellendem Aufschrei der Passagiere begrüßt, doch nicht solches Tohuwabohu wie der vorige hervorrief. Ich beruhigte nun die Passagiere und beriet mit den Offizieren, d. h. teilweise russischen Marineoffizieren, die meinten, es sei besser draußen zu bleiben, da doch noch das innere Riff zu passieren sei und die Damen jegliche Lust verloren hätten, noch in ein Boot zu klettern um an Land gerudert zu werden.

Das Kommando »Backbord-Anker fallen« wurde von der Brücke zur Back gerufen, von dort beantwortet und rasselte der Anker gleich darauf herunter. Unglücklicherweise war die Kette auf 15 Faden Wassertiefe nicht zu stoppen und lief daher ganz aus, worüber von der Brücke sich nach der Back ein Kontrovers entspann; schließlich kam die Meldung zurück, es müsse beim Malen des Spilles am Nachmittag Farbe in die Kompresse gelaufen sein, so daß diese nicht habe halten können.

Die Seewache wurde beibehalten und Alles legte sich zur Ruhe. Auch die Batterie hatte das Feuern eingestellt, Strom wurde keiner bemerkt; eben so wenig aber das Leuchtfeuer.

Mit Tagesanbruch hielt der Nebel und die Windstille unverändert an und wurde, nachdem die Position des Schiffes und die Lage des nächsten Pricken genau kalkuliert, der Weg ins Innere der Bay fortgesetzt und der Ankerplatz auch ohne weiteren Zufall erreicht. Auf das Geräusch des fallenden Ankers, die Dampfpfeife war, um die Passagiere nicht zu stören, nicht gebraucht, kamen die Militärboote sofort ab und es kam Leben unter die Passagiere. — —

Es stellte sich nun heraus, daß man von der Batterie jeden Ton der Dampfpfeife mit einem Kanonenschuß schweren Kalibers beantwortet hatte, besonders als das Schiff bis unter die Geschütze (im wahrsten Sinne) gelaufen sei. Man habe für die letzten beiden Schüsse doppelte Kartuschen genommen und aufgehört zu schießen, weil man das Ankern gehört habe.

Wohin ist nun der Schall der Schüsse gegangen und weshalb war kein Pulverblitz zu sehen und weshalb konnte man oben hören was unten vorging, während umgekehrt unten Jedermann stocktaub gewesen sein muß?!

Das Merkwürdigste ist jedoch, daß man am etwa $1\frac{1}{2}$ bis 2 Sm entfernten Landungsplatz, wo man auf die Passagiere wartete, jedes an Bord gesprochene Wort, von der ersten laut gesprochenen Bemerkung des ersten Offiziers über den dicker werdenden Nebel, bis zum Geschrei über die Schüsse und den Kontrovers über die ausgelaufene Kette und selbst das eilige Laufen und Treppensteigen an Bord, so deutlich und klar hatte hören können, daß man die Worte verstehen und die verschiedenen Stimmen erkannt hatte und sich des Todes wunderte, weshalb das Schiff nicht hereinkam. Die völlige Ruhe später, der Tritt der Wachen an Deck und das ruhige regelmäßige Glasenschlagen habe dann Jedermann beruhigt, dagegen hätten die Militärposten, weder von der Batterie noch am Lande, das Ankerhieven (der 105 Faden Kette mit Norderwinsch und Kabelarkette, also vielem Geräusch) gehört, sondern nur das Ankern am Landeplatz.

Wo bleibt hier die Theorie der Nebel-Schallsignale oder die sichere und verständliche Anwendung derselben in der Praxis? Eine andere Erfahrung dieser Art datiert aus der Nordsee. Borkum-Feuerschiff wurde im Frühjahr, bei ganz glattem Wasser und vollständig stiller Luft, im dicksten Nebel gehört. Ungefähr mit Stauwasser, resp. einsetzender Flut und darauf recht voraus, etwas an Steuerbord gebracht. Ungefähr vier Striche voraus und »etwas reichlich nahe« und deutlich zu hören, verstummt das Signal plötzlich ganz. Die Dampfpfeife wird vom Dampfer vorschriftsmäßig weitergebraucht, der nur eben voraus durchs Wasser geht und scharfen Ausguck für die Ankerbojen hält und, um ganz sicher zu gehen, unter etwas Links-Ruder seinen Weg weiter fühlt und dann seinen Kurs wieder aufnimmt, bis plötzlich vier Strich achterlicher als dwars das Nebelsignal des Feuerschiffes in gleicher Stärke als wie zuletzt vernommen, wieder hörbar wird.

Da ich auf eine s. Zt. gemachte Eingabe an die Hamburger Hafenbehörden keine Antwort erhielt, so habe ich leider nicht feststellen können, ob die Unterbrechung des Signals auf eine mechanische Unterbrechung des Apparats, oder auf besondere Nebelbildung zurückzuführen war. Es ist mir jedoch Letzteres nicht unwahrscheinlich, da ein Feuerschiff, wenn es bei havariertem Apparat einen Dampfer in nächster Nähe von sich weiß, sich, wie man annehmen sollte, auf andere Art und Weise vernehmbar gemacht haben würde.

Auszüge aus Geschäftsberichten deutscher Reedereien. (1903.)

Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 2000000; Betriebsgewinn ℳ 119685 (253165); Abschreibungen ℳ 150803 (140328); Verlust ℳ 148290 (Gewinn ℳ 3614). Die Dividenden der letzten vier Jahre waren: 6, 5, 6, 5 pZt.

Frachtschiffahrt. Schon das vorige Jahr wies darauf hin, daß es zweckmäßig sei, die in irregulärer Nord- und Ostseefahrt beschäftigten Schiffe mehr und mehr für feste Linienfahrt zu verwenden. Da die Reederei nach den in Betracht kommenden deutschen Häfen an der Nordsee bereits in den letzten Jahren feste Linien eingerichtet hatte, so war es ihre Aufgabe, die naheliegenden Ostseehäfen sich zu erschließen. Zunächst wurde mit der Fahrt von Hamburg nach Kopenhagen begonnen, die ein halbes Jahr lang zur Zufriedenheit ausfiel, bis die Forenede Dampskib Selskab in Kopenhagen trotz verschiedener Verständigungsversuche der Reederei den Konkurrenzkampf erklärte. Im Laufe dieses Ratenkampfes richtete die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft noch zwei weitere Linien nach Kopenhagen ein, die sie nicht nur für die Zukunft aufrecht erhalten, sondern je nach der Entwickelung des Verkehrs noch um weitere feste Routen vermehren will.

Über den Konkurrenzkampf heißt es in dem Bericht: »Wenngleich wir dem Konkurrenzkampf bemerkenswerte Opfer bringen mußten, und wenn auch vielleicht die Fahrten auf einigen Linien noch nicht unbedingt lohnend sein werden, so dürfen wir immerhin mit unserem Erfolge, dessen Früchte später nicht ausbleiben werden, zufrieden sein.«

Während sich die übrigen regulären Routen der Reederei normal entwickelt haben, hatte sie in der irregulären Frachtfahrt unter der allgemeinen Schwäche des Frachtenmarktes zu leiden.

»Überaus erschwerend lastete auf diesem Verkehr auch«, wie der Bericht sagt, »die außerordentliche Höhe der Versicherungs-Prämie für Ladungen, obwohl unsere Schiffe nur geringe Schäden auf Ladungen gehabt haben, keinenfalls mehr als die besten und modernsten Dampfer. Wir müssen hier aber für solche »Seeleichter« mit leiden, welche unverantwortlicherweise Reisen ausführen, für welche die ihnen erteilte Fahrtklasse der Klassifikationsbehörden nicht ausreicht und die Seefahrt betreiben, ohne den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft zu entsprechen. In Summa hat die Frachtschiffahrt trotz aller erwähnten schwierigen Verhältnisse und trotz des Verlustes aus dem dänischen Konkurrenzkampfe einen nennenswerten Überschuß ergeben.

Umsoweniger trifft dieses für das Schleppgeschäft zu. Die Segelschiffahrt steht unter einer Depression des Frachtenmarktes, wie sie bisher noch nicht zu verzeichnen gewesen ist, und ganz naturgemäß werden alle Ausgaben auf ein Minimum beschränkt. Dieses trifft in erster Linie die Aufwendungen für Schlepperhilfe. Durch die starke Konkurrenz ist auch der Verdienst immer geringer geworden, und die bessere Befeuerung und Betonnung der Küsten und Flüsse machen die Gelegenheit für solche Hülfeleistungen spärlicher. Die Kosten für die Krankenverpflegung der Seeleute sind ganz erheblich gewachsen und alle Unkosten für Invaliditäts- und Alters- sowie Unfall-Versicherung; es nehmen diese Belastungen und Kosten für die Wohlfahrt der Mannschaft mit der Zeit einen Umfang an, der es dringend wünschenswert erscheinen läßt, daß zur Zeit keine weiteren Gesetze in dieser Richtung erlassen werden.

Schleppschiffahrts-Ges. „Unterweser", Bremen.

Aktienkapital ℳ 2500000; Betriebsgewinn ℳ 322526 (182516); Abschreibungen ℳ 106224 (103836); Reingewinn ℳ 9380. Dividende keine. Die Dividenden der sechs letzten Jahre waren: 0, 0, 4, 6, 7, 7 pZt.

Wenn wir berücksichtigen, daß sich die allgemeine Lage des Frachtenmarktes im Jahre 1903 nicht gebessert hat, müssen wir mit diesem bescheidenen Erfolge bereits zufrieden sein. Seitdem wir unseren neuen Seeschlepper einstellten, konnten wir unsere Leichter nach und von der Ostsee besser und vorteilhafter ausnutzen, somit geben wir uns der Hoffnung hin, selbst bei anhaltend niedrigen Frachten im neuen Jahre wenigstens einen mäßigen Nutzen erzielen zu können. Schon eine mäßige Aufbesserung der in den letzten Jahren um nahezu 40 % zurückgegangenen Ostseefrachten würde ausreichen, um mit einem angemessenen Gewinn abzuschließen. Abgesehen von den ersten Monaten, gestatteten die Witterungsverhältnisse während des ganzen Jahres die Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Betriebes nach der Ostsee und mit kurzer Unterbrechung auch auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Die Leichterfahrt nach der Ostsee haben wir weiter ausgedehnt und organisiert. Da wir mit unserem 1300 Tons-Leichter im letzten Jahre befriedigende Resultate erzielten und nur mit größeren Leichtern in der Ostsee erfolgreich zu konkurrieren sein wird, haben wir jetzt bei dem Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik in Vegesack, einen Leichter von 1500 Tons in Auftrag gegeben, welcher Ende Juni geliefert werden soll. Der von dieser Werft im August von uns abgenommene Schleppdampfer »Neufahrwasser« hat sich vorzüglich bewährt. Da es ausgehend noch immer an genügenden Gütern mangelt, und die Fahrten auf dem Dortmund-Ems-Kanal eine ungewöhnlich lange Zeit beanspruchen, dürfte sich die Fahrt dahin vorläufig kaum günstiger gestalten. Auf der Weser fanden wir während des ganzen Jahres regelmäßige und lohnende Beschäftigung; zur besseren Ausnutzung des Betriebes bleibt die Einstellung weiterer Leichter erwünscht. Für die erste Hälfte des neuen Jahres haben wir uns für unsere Leichterfahrt nach und von der Ostsee in Anbetracht des ungünstigen Frachtenmarktes immer noch annehmbare Frachten sichern können.

Schiffahrtsbeschränkungen in Australien.

Dem Senat des Australia Commonwealth ist eine Gesetzesvorlage zugegangen, welche geeignet ist, die europäische Schiffahrt mit Australien nicht unerheblich zu beeinträchtigen und in unbequemer Weise zu bevormunden. Das Gesetz ist ein Ausfluß der australischen Großmannssucht, welche seit dem Zusammenschlusse der australischen Kolonien zum Commonwealth und unter dem Drucke sozialistischer Strömungen sich unangenehm bemerkbar macht. Als im Küstenhandel beschäftigt soll jedes Schiff betrachtet werden, welches in irgend einem Hafen von Australien Ladung oder Passagiere nimmt, um dieselben in irgend einem anderen Hafen von Australien zu landen. Ausgenommen ist nur der Verkehr zwischen Westaustralien und Adelaide und zwar auch nur solange, bis die westaustralische Bahn den Anschluß an die südaustralische Bahn erreicht hat. Für einen Zeitraum von 3 Jahren soll der Generalgouverneur des Commonwealth berechtigt sein, ...

englische Schiffe ausnahmsweise die Erlaubnis zum Handel zwischen Fremantle und York, d. h. an der ganzen Süd- und Ostküste Australiens, zu erteilen. Alle fremden Schiffe sollen den für den Küstenhandel besonders geschaffenen Bestimmungen unterworfen sein. Diese Bestimmungen setzen unter anderem fest, daß die Seeleute, welche auf einem solchen Schiff beschäftigt sind, während der Reise an den australischen Küsten nach den australischen Lohnsätzen bezahlt werden müssen. Die Auszahlung muß vor der Abreise des Schiffes von Australien erfolgen. Der Schiffsführer soll vor der Abreise vom letzten australischen Hafen vor dem Zollamt die Auszahlung dieser Löhne nachweisen, sonst soll ihm die Ausklarierung nicht bewilligt werden. Es wird außerdem festgesetzt, daß die Erlaubnis zum Küstenhandel, d. h. zur Aufnahme von Ladung und Passagieren, durch Schiffe fremder Nationen in einem anderen australischen Hafen nur erteilt werden soll an die Schiffe der Nationen, welche ihrerseits den Küstenhandel in ihrem Gebiete frei geben. Damit scheiden die französischen Schiffe überhaupt aus. Rücksichtlich der deutschen Schiffe wird aber bereits jetzt darauf aufmerksam gemacht, daß zwar Deutschland fremde Schiffe von seinem Küstenhandel nicht ausschließt, daß aber die deutschen Staatsbahnen den deutschen Reedereien Frachtennachlaß auf Güter, welche vom Inland kommen und für den Export auf deutschen Schiffen bestimmt sind, bewilligen und damit deutsche Schiffe in deutschen Hafen bevorzugen. Die deutsche Reichspostlinie nach Australien läuft in Westaustralien Fremantle, in Südaustralien Adelaide, in Victoria Melbourne und in Neu-Süd-Wales Sydney an. Die Linie des Norddeutschen Lloyd von Singapore nach Australien berührt von australischen Häfen in Queensland Townsville, Brisbane und Newcastle und endet in Sydney. Es ist ganz selbstverstandlich, daß der von dem beabsichtigten australischen Gesetz als Küstenhandel bezeichnete Verkehr hier teilweise mit zum Ausdruck kommt, und daß eine Beeinträchtigung deutscher Interessen in jedem Falle entsteht, auch wenn die Zumutung erfüllt werden sollte, daß während der Fahrt an der australischen Küste die Lohnverhältnisse nach dem australischen Gesetz geregelt würden.

Die wichtigsten englischen Stimmen machen bereits jetzt darauf aufmerksam, daß das beabsichtigte Gesetz eine Vergewaltigung nicht nur der außerenglischen Schiffahrt, sondern auch der Schiffahrt des englischen Mutterlandes darstellt, daß die Desertion von Matrosen und Heizern sehr erheblich zunehmen muß, und daß das ganze Gesetz den Stempel der Willkür trägt.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning lief am 20. Mai der für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, in Bau befindliche Frachtdampfer **»Frida Horn«** glücklich von Stapel. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: 67,60 m = 221' 8" × 10,20 m = 33' 6" × 4,93 m = 16' 2". Tiefgang beladen mit 1500 Tons 4,52 m = 14' 10". Eine dreifache Expansionsmaschine von 435 × 720 × 1190 m/m Zylinderdurchmesser und 800 m/m Hub, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen 240 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhält, wird dem Schiff beladen eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen. Schiff, Maschine und Kessel werden nach den Regeln des Germ. Lloyd für die Klasse ✠ 100 A 4 L (E) sowie nach den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft gebaut und ausgerüstet.

* * *

Auf der Danziger Werft von J. W. Klawitter lief der erste Teil eines **neuen Schwimmdocks** vom Stapel. Dieser erste Teil, welcher vorläufig in Benutzung genommen werden soll, hat eine Länge von 72 m und eine Breite von 22 m und kann Schiffe bis 3000 Tons Gewicht und 300 Fuß Länge aufnehmen. Der Pumpenbetrieb ist elektrisch. Wenn die zweite Abteilung des Docks fertig ist, wird die ganze Anlage eine Länge von 110 m haben.

* * *

Der für die Fischerei-Aktien-Gesellschaft in Glückstadt auf der dortigen Werft von J. & H. Gehlsen neuerbaute Logger **»Hummer«** wurde am 21. Mai glücklich zu Wasser gelassen.

* * *

Der für die Sylter Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Werft von Janssen & Schmilinsky in Hamburg in Bau befindliche Passagier-Raddampfer **»Freia«** wurde am 20. Mai glücklich zu Wasser gelassen.

Neubau. Der in Dresden neuerbaute und auf der Werft von Blohm & Voß, Hamburg, montierte Dampfer **»Hercilio Luz«** hat am 21. Mai, Morgens, den Hamburger Hafen verlassen, und wird von einem Dampfer der Hamburg-Südamerika Linie nach Brasilien geschleppt werden.

Schiffbau in Mexiko. In Mexiko ist eine Gesellschaft, die Naval Construction Company, in's Leben getreten, um in Frontera, am Golf von Mexiko, zwischen Goatzacoalcos, Vera Cruz und Tampico einerseits und Progresso, Campeche und Laguna andererseits eine Schiffswerft anlegen zu lassen. Das Unternehmen, dessen Präsident der Oberingenieur der Mexikan International Railway, die die Pacific Mail Steamship Company vertritt, ist, hat sich bereits einige Aufträge gesichert.

Vermischtes.

Ob die angestrebte **Ermäßigung der Hafenabgaben in preußischen Häfen** zur Hebung der Küstenfahrt auch auf andere Häfen auszudehnen sei, — zu dieser Frage liegt von der **Oldenburger Handelskammer** eine gutachtliche, sehr beachtenswerte Äußerung vor. Der Schiffahrtsausschuß der Kammer vertritt die Anschauung, daß die von Preußen angestrebten Ermäßigungen der Hafenabgaben für die Küstenschiffahrt für die oldenburgischen Häfen nicht angezeigt seien, da in den oldenburgischen Häfen für die Küstenschiffahrt schon erhebliche Erleichterungen beständen. Zunächst würden in allen Weserhäfen die Hafenabgaben nur einmal erhoben und nicht, wie in den preußischen Häfen, einkommend und ausgehend. Weiter seien die Hafenabgaben in den oldenburgischen Häfen nur 1/3 so hoch wie in den preußischen Häfen. Auch seien für die Küstenschiffahrt noch besondere Erleichterungen geschaffen, indem kleinere Seeschiffe, die zwischen der Weser einerseits und der Elbe, Jade und Ems andererseits verkehren, nur die Hälfte der Hafenabgaben entrichteten, wenn sie teilweise löschen oder laden. Als kleinere Schiffe würden solche bis zu 200 cbm Netto-Raumgehalt angesehen, diese seien auch vom Feuer- und Bakengeld befreit. Bei einer etwaigen Revision der oldenburgischen Hafenordnungen dürfte jedoch noch eine weitere Erleichterung für die Küstenschiffahrt dadurch zu schaffen sein, daß Schiffen bis 200 cbm Netto-Raumgehalt von allen deutschen Häfen kommend oder nach solchen gehend nur die Hälfte der Hafenabgaben auferlegt werde. Ferner könne eine Erleichterung dadurch gewährt werden, daß die lotsenpflichtige Grenze von 175 auf 200 cbm erhöht werde. Weiter dürfe zu erwägen sein, ob vielleicht Schiffen, die leer oder in Ballast ein- und ausgehen, eine Ermäßigung des Hafengeldes bis zur Hälfte gewährt werden könne.

Japanische Seeminensperren. Laut Bekanntmachung der Japanischen Regierung sind folgende Seeverteidigungsgebiete geschaffen worden:

am Eingang der Bucht von Tokio,
in der Bucht von Hakodate,
» » » » Otaru,
im Kriegshafen von Saseto,
im Hafen von Takeshiki (Tsushima)
im Kriegshafen von Maizuru und
am Eingang der Bucht von Nagasaki.

Sämtliche Schiffe, welche sich einem der genannten Verteidigungsgebiete nähern, haben anzuhalten und bezüglich der Weiterfahrt die Anweisungen der zu diesem Zwecke stationierten Wachtschiffe zu befolgen. Mit den näheren einschlägigen Bestimmungen sind folgende deutsche Stellen versehen: der deutsche Geschwaderchef, der Gouverneur des Kiautschougebiets, sowie die Kaiserlichen Konsularbehörden in Kobe, Nagasaki, Tientsin, Tschifu, Shanghai, Amoy, Hongkong, Manila und Singapore.

Verhaltungsmassregeln für Handelschiffe im Kriegsgebiet. Im Anschluß an die vorherige Notiz bringen wir aus dem »Reichsanzeiger« vom 25. v. M. eine Bekanntmachung in Erinnerung, die der Befehlshaber der russischen Flotte im Stillen Ozean am 31. März erlassen hat. Danach soll jedes Schiff, das im militärischen Operationsgebiete bei Nacht ohne Lichter oder bei Tage ohne Flagge fährt und auf einen Kanonenschuß die Signale nicht zeigt, als feindliches Schiff betrachtet und dementsprechend behandelt werden.

Die Hafenanlagen in Havre. Der Stand der Arbeiten an dem großen neuen Vorhafen gestaltete sich nach einem Bericht des deutschen Konsuls am Schluße des Jahres 1903 wie folgt: »Der nordwestliche, vom Lande aus gebaute Hafendamm, 850 m lang, war nahezu fertiggestellt, der südwestliche Hafendamm, 800 m lang, von dem Eingang des neuen Hafens aus hergestellt, war im Bau begriffen und gut zur Hälfte fertig. Längs der zukünftigen Nordkais wurde ein provisorischer Kanal ausgegraben, den die Schiffe passieren sollen, während der neue Hafen durch den südwestlichen Damm und den sich daran anschließenden Südkai gegen die Seine geschlossen und die alte Nordmole nebst dem Terrain zwischen dieser und dem neuen Nordkai abgetragen wurde. Die Herstellung des für die großen transatlantischen Dampfer, die nicht in die Bassins hineingehen wollen, bestimmten Südkai (quai d'escale), 807,50 m lang, ist im Dezember v. J. auf dem Wege der Submission für 9 200 000 Frcs., von denen die Handelskammer in Havre zwei Drittel zahlen soll, vergeben worden und soll in Bälde in Angriff genommen werden. Die Tiefe der Grundmauern soll 13,50 m unter Nullpunkt betragen. Der Wasserstand bei niedrigster Ebbe ist auf 10,50 m und für Dampfer von gut 9 m Tiefgang berechnet. Die Arbeiten an der neuen Hauptschleuse zwischen dem Vorhafen und den Bassins werden fortgesetzt. Für Verbesserungsarbeiten in den Bassins sind durch Gesetz vom 22. Dez. 1903 rund 8½ Mill. Frank bewilligt worden. Diese Summe soll für die Verbindung des Bassin Bellot mit dem Tancarville-Kanal und für die Herstellung einer Schleuse, sowie für einen Ausweicheplatz in dem Kanal und die Verlängerung der Kais an demselben verwandt werden.

Schiffbau in den Vereinigten Staaten von Amerika im ersten Vierteljahr 1904. Das Bureau of Navigation veröffentlicht eine Zusammenstellung über Anzahl und Tonnengehalt der in den Vereinigten Staaten von Amerika während des ersten Vierteljahres 1904 fertiggestellten und amtlich registrierten Schiffe. Danach wurden im vergangenen Vierteljahr der amerikanischen Flotte insgesamt 177 Schiffe mit 55 066 t Br.-R. hinzugefügt gegenüber 187 Fahrzeugen mit 58 588 t Br.-R. in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres. Die meisten Schiffe, nämlich 107 (im Vorjahr 126) Stück mit 31 529 (26 190) t R. wurden am atlantischen Ozean einschließlich des Golfs von Mexiko gebaut, ferner 35 (25) Stück mit 1795 (1897) t R. an den Flüssen des Westens, 27 (24) Stück mit 4917 (12 976) t R. am Pazifischen Ozean, 7 (8) Stück mit 16 803 (17 493) t R. an den großen Binnenseen, 1 (3) Stück mit 22 (23) t R. auf Portorico. Auf die verschiedenen Arten von Schiffen verteilte sich die Bautätigkeit im letzten Vierteljahr folgendermaßen: aus Holz 60 Segler mit 14 176 t R. und 104 Dampfer mit 5857 t R., aus Stahl 13 Dampfer mit 35 033. Für die ersten neun Monate des laufenden Fiskaljahres (Juli 1903 bis März 1904) belief sich die Gesamtproduktion der Werften in den Ver. Staaten auf 232 133 t Br.-R. gegen 230 187 t Br.-R. in dem gleichen Zeitabschnitte des vorhergehenden Jahres.

Aufhetzende Lektüre. Das publizistische Organ des von »Genossen« geleiteten Seemannsverbandes druckt ein ihm auf unlautere Weise zugänglich gemachtes Rundschreiben der Hamburger »Kosmos«-Gesellschaft an ihre Kapitäne ab. Eine Anweisung, in der diejenigen Dienstleitungen aufgezählt werden, die nach Auffassung der Reederei zu notwendigen Arbeiten ohne Anspruch auf Überstundenlohn zu rechnen sind. Zugleich wird den Kapitänen anheimgegeben, den Schiffsleuten für besondere dort näher bezeichnete Dienstleistungen Sondervergütungen zu gewähren. Zur Vermeidung von geld- und zeitraubenden Scheerereien sind, wie es bei der »Kosmos« auch garnicht anders zu erwarten ist, liberale Grundsätze aufgestellt. Anstatt dieses anzuerkennen, wird der widerrechtliche Abdruck des Rundschreibens mit Äußerungen bedacht, wie sie nur entweder Beschränktheit oder böser Wille eingeben können. In jedem Falle eine beleidigende Zumutung an die unteren Schiffsleute, soweit sie als Mitglieder des Verbandes zu jener Lektüre gezwungen sind.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. April 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	22	39	15	60
Beschädigungen . .	331	169	378	223

Nach Flaggen geordnet gingen im April 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
argentinische	1	—	italienische	1	3
amerikanische	2	10	japanische	5	—
belgische	1	—	niederländische	—	2
britische	6	5	norwegische	2	6
dänische	1	1	russische	—	1
deutsche	1	1	schwedische	—	3
französische	1	7	türkische	1	—

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Wie die Lübecker Baudeputation nunmehr bekannt gibt, kann die Einfahrt in den Travemünder Hafen und die Fahrt in den Travemünder Hafen für Schiffe bis zu 7,50 m Tiefgang benutzt werden. Die Fahrt vom Travemünder Hafen aufwärts bis zum Hafen zu Lübeck und in demselben bis zu der Hasendrehbrücke wird für Schiffe bis zu 6,0 m Tiefgang freigegeben. Bei niedrigem Wasserstande ist das Lotsenamt zu Travemünde und das Hafenamt zu Lübeck ermächtigt, über die Zulässigkeit des jeweiligen Tiefganges nach eigenem Ermessen zu entscheiden.

Der Verein deutscher Schiffswerften hat beschlossen, für den Fall, daß die Stadt Düsseldorf ihm ihr Ausstellungsgelände überläßt, im Jahre 1905 dort **eine Schiffbau-Ausstellung zu veranstalten.** Derartige Fach-

ausstellungen verdienen kräftigste Unterstützung; sie bilden ein ausgezeichnetes Mittel zur Hebung des Gewerbes.

* * *

Die hamburgischen Postdampfer »Eleonore Woermann« und »Montevideo« gingen am 21. Mai mit einem nach Südwestafrika bestimmten Truppentransport von 71 Offizieren, 103 Unteroffizieren und 245 Mann von Hamburg ab. Der Dampfer »Eleonore Woermann« hat außer sonstigen Munitions- und Proviantgegenständen auch noch mehrere Ambulanzwagen des Roten Kreuzes an Bord. Außerdem sind, wie bei den vorherigen Transporten, einige Filterwagen zum Reinigen des Trinkwassers bestimmt, an Bord untergebracht worden.

* * *

Die Untersuchung zweier Todesfälle (durch Überbordfallen) an Bord des Vollschiffs »J. W. Wendt« gab dem Seeamt zu Bremerhaven zu dem Ausspruch Anlaß, daß es wünschenswert erscheine, bei schwerem Wetter eine mit einer Leine versehene Rettungsboje bereit zu halten.

* * *

Der Kaiser hat den Leitern der in diesem Frühjahr vom Norddeutschen Lloyd nach Aalesund entsandten Hilfsexpedition sowie einer Reihe von Personen der Besatzung des Dampfers »Weimar« in Anerkennung ihrer verdienstvollen Tätigkeit jetzt Ordensauszeichnungen verliehen.

* * *

Der Norddeutsche Lloyddampfer »Prinzeß Irene« barg bei stürmischem Südwestwind und grobem Seegang die aus acht Personen bestehende Besatzung der österreichischen Brigg »Marye«.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie hat mehrere vom Norddeutschen Lloyd übernommene Dampfer folgendermaßen umgetauft: »Nürnberg« in »Senegambia«, »Bamberg« in »Spezia«, »Königsberg« in »Scandia«, »Stolberg« in »Oceana«, »Straßburg« in »Slavonia«.

* * *

Ausland.

Nach dem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht des Österreichischen Lloyd für 1903 ergab sich bei einem Betriebsüberschuß von 5 586 089 Kronen (5 966 955 im Vorjahre) ein Reingewinn von 95 655 (389 563) Kronen und keine Dividende (2 pCt. im Vorjahre).

* * *

Die Ausstandsbewegung der Schiffsoffiziere in Marseille ist insofern in ein neues Stadium getreten, als ein Teil bereits neuangeheuerter Mannschaften die Schiffe wieder verließ, weil mehrere ihrer Kollegen nicht wieder angestellt wurden. Der Chef der Marineverwaltung versuchte, sie zu bewegen, an Bord zu bleiben. Die Offiziere hatten dem Kompromiß nur beigestimmt für den Fall, daß ihre Forderungen aufrechterhalten blieben, die Seeleute unter der Bedingung, daß ihnen ihre alten Stellen wieder eingeräumt würden.

* * *

Der englische Generalpostmeister gab auf eine Interpellation im Unterhause bekannt, daß der zum 31. Januar 1905 ablaufende Subventionskontrakt mit der P. & O. Co. für drei weitere Jahre in Kraft bleibe. Es soll dabei eine Beschleunigung des Dienstes sowohl auf der Aus- wie Heimreise, und zwar auf jeder Route um 24 Stunden, eintreten. Dafür erhält die Gesellschaft eine Erhöhung der Subvention von 330 000 £ auf 340 000 £.

* * *

Wie verlautet, soll die konstituierende Sitzung der internationalen Segler-Vereinigung am 26. d. M. in London stattfinden.

Die Verwaltung der Suez-Kanal-Gesellschaft hat die Dividende für 1903 wie folgt vorgeschlagen: Für die Stammaktien auf 139,604 Fr. Brutto und 130 000 Fr. Netto, für die Genußscheine auf 114,604 Fr. Brutto und 108,608 Fr. Netto, für die Gründungsanteile auf 64,563 Fr. Brutto und 60,506 Fr. Netto.

* * *

Um größeren Dampfern die neuen großen Kaianlagen in Haugesund dienstbar zu machen, soll der südliche Teil des Smedesundes auf einer Länge von 300 Metern und einer Breite von 20 Metern auf einen Tiefgang von 6,2 Metern gebracht werden.

* * *

Ein im Jahre 1901 vom norwegischen Justizdepartement eingesetztes Komitee, das aus einem Physikus, einem Beamten und einem Schiffsreeder bestand, hat seine Arbeiten beendet und dem Justizdepartement den Entwurf eines Gesetzes unterbreitet, das die Einschleppung ansteckender Krankheiten verhindern soll.

* * *

Hinsichtlich der Belastung des Mattengeldes in südrussischen Häfen ist eine Einigung dahin getroffen, daß die Ablader in Zukunft $^{9}/_{16}$ Kop. per Tschetwert an das Schiff bezahlen. Das Mattengeld betrug $^{3}/_{4}$ Kop.

* * *

Der bekannte Entwurf zur Schiffahrtsgesetzgebung in Australien, über den in dieser Nummer gesprochen wird, ist von der Regierung vorläufig zurückgezogen worden.

* * *

Am 1903er Schiffsverkehr von St. Thomas, der von 403 Dampfern mit 574 372 t R. und 48 Seglern mit 32 064 t R. bewerkstelligt wurde, war die deutsche Flagge mit 186 Dampfern von 310 820 t R. und 1 Segler zu 821 t R. vertreten.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 19. Mai abgehaltenen Versammlung wurden 6 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. — Zur Verlesung kommt ein Schreiben über Flaschenposten (siehe S. 241. D. R.) — Eine, von einer Hamburger Firma empfohlene Vorrichtung zur Verhütung der Explosion von Benzin, Petroleum usw. an Bord fand Anerkennung. — Von dem Verein Französischer Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine war Verschiedenes eingegangen. In einem Briefe giebt derselbe seiner Freude Ausdruck, daß man nicht nur in Italien und Spanien, sondern auch in Deutschland seiner Bewegung das richtige Verständnis entgegengebracht habe. Weiter war ersichtlich, daß der eine, den Kapitänen und Offizieren jetzt garantierte Punkt, daß der Kapitän allein befugt sein solle, nach seinem Gutfinden die Besatzung für sein Schiff anzunehmen, von tieferer Bedeutung ist, als man im ersten Augenblicke anzunehmen geneigt ist. In dem Verlangen nach strikter Befolgung dieses Gesetzesparagraphen liegt nicht zum geringsten Teile das verborgen, was in Deutschland das bisher noch nicht eingeführte Dreiwachensystem notwendig macht. Die für die französischen Kapitäne und Offiziere günstige Beendigung des ganzen Ausstandes begrüßte die Versammlung mit Genugtuung.

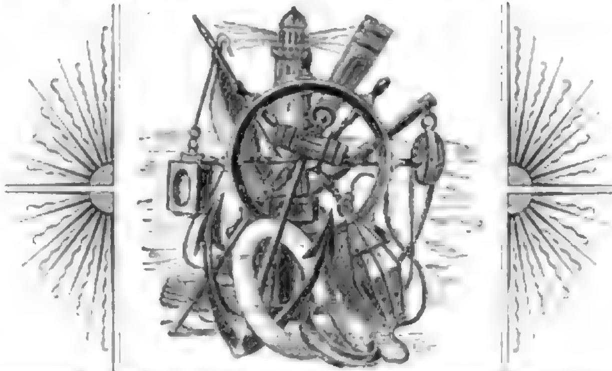
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Die Befeuerung der Einfahrt in den Riga'schen Meerbusen.

Hierzu schreibt unser Mitglied, Herr Kapt. *Nachtwey*, Lübeck:

St. Petersburg, den 12. Mai 1904.

Auf der Tagesordnung des letzten Verbandstages*) Deutscher Seeschiffer-Vereine stand ein Antrag auf *bessere Befeuerung der Einfahrt in den Riga'schen Meerbusen.*

Ich hatte im Laufe des vorigen Sommers hier in Petersburg gehört, daß seitens der russischen Regierung eine dahin gehende Verbesserung schon ins Auge gefaßt sei, konnte jedoch trotz aller Bemühungen bei der zuständigen Behörde eine genaue Auskunft nicht erlangen, um sie Ihnen noch, wie ich wünschte, bis zum Verbandstage zustellen zu können.

Heute bin ich in der Lage, Ihnen authentische, aus dem Bureau der Hydrographischen Gesellschaft kommende diesbezügliche Auskunft zu Ihrer gefl. Benutzung übermitteln zu können.

Einfahrt in den Riga'schen Meerbusen:

1) die zwischen Svalferort und Lyserort auf 57° 48' N.-B. und 21° 45' O.-Lg. liegende Untiefe »Beresin« wird bezeichnet werden durch eine Boje mit weißem Funkelfeuer;

2) die westlich von Lyserort in 57° 39' N.-Br. und 21° 24' O.-Lg. liegende Untiefe »Winkowa« wird bezeichnet durch eine Boje mit weißem festem Feuer und Heulapparat.

Im Winter sind für den finnischen Meerbusen zur Bezeichnung vorhandener Untiefen folgende Verbesserungen vorgesehen:

1) Nördlich von Seeskär, in 60° 11' N.-Br. und 28° 21' O.-Lg., Untiefe Srednia, wird bezeichnet durch eine Boje mit weißem festen Feuer.

2) Larvensari-Grund in 60° 8' N.-Br. und 27° 52' O.-Lg. wird an der Nordseite bezeichnet durch eine Boje mit weißem Funkelfeuer.

3) Nördlich von Dagö, Winkowa-Bank, wird bezeichnet an der Nordseite durch eine Boje mit weißem festen Feuer und Heulapparat, an der Südseite durch eine Boje mit weißem Funkelfeuer.

Sämtliche angeführte Bojen sind in Frankreich gebaut nach dem System Pinsch. Es sind kolossale Bojen mit hohem Gerüst zur Beherbergung des Leuchtapparates. die fertig liegen auf dem Marine-Kasernenhofe in Reval. Für das Jahr 1905 ist in Aussicht genommen, ein Leuchtschiff auszulegen zur Bezeichnung der Untiefe »Vultschur« in WSW ca. 11 Ml. von Filsand. Das Schiff wird gebaut in Reval und erhält ein weißes festes Feuer mit rotem Blink.

Ich habe Ihnen jetzt berichtet, was ich empfangen habe, kann natürlich keine Garantie übernehmen, ob die Bojen, wie beabsichtigt, noch in diesem Jahre ausgelegt werden, da in sämtlichen Ressorts infolge des Krieges große Aufregung herrscht.

*) Eine Besprechung wurde mit Rücksicht auf die durch den Krieg hervorgerufenen politischen Verhältnisse abgesetzt.

Dem **Jahresbericht** des **Seeschiffer-Vereins »Stettin«** (für 1903—1904)*) wird entnommen:

»Der Seeschiffer-Verein »Stettin« zählte beim Schluß der Winter-Versammlungen 137 Mitglieder, von denen 4 die Ehrenmitgliedschaft besitzen. Im Laufe des Geschäftsjahres 1903/04 erhielt der Verein durch Aufnahmen einen Zuwachs von 7 Mitgliedern, ausgetreten sind 2, durch den Tod haben wir ein Mitglied, den Kapitän *R. Schwerdtfeger* verloren. — Unser Verein hat in der gewohnten Weise wieder seine regelmäßigen Sitzungen vom 1. Dezember 1903 bis zum 28. März 1904 abgehalten. In diesen 18 Versammlungen waren im ganzen 464 Personen anwesend und zwar 439 Mitglieder und 25 Gäste. An der Generalversammlung, welche am 11. Januar 1904 abgehalten wurde, nahmen 56 Personen teil. Im allgemeinen können wir bei Betrachtung dieser Zahlen zufrieden sein und würden mit Stolz über den regen Besuch erfreut sein, wenn die Präsenzliste nicht nachwiese, daß gerade die inaktiven Herren verhältnismäßig immer in der Mehrzahl vertreten waren. Wir freuen uns, daß diese Herren die Fahne der Kameradschaft so hoch halten, aber wir glauben doch an dieser Stelle betonen zu müssen, daß der Verein in der Hauptsache nur den Zwecken der aktiven Mitglieder dient und diese deshalb auch die moralische Verpflichtung haben, die Sitzungen in den Wintermonaten nach Möglichkeit zu besuchen. Mit Stolz aber können wir den aktiven Kollegen unsern Dank quittieren, wenn wir an un unseren, am 8. und 9. Februar in Berlin abgehaltenen Verbandstag zurückdenken. Wir hoffen und wünschen, daß nicht die diesjährige Materie auf dem Verbandstage die Zugkraft gewesen ist, welche »Stettin« dort so zahlreich vertreten sah. Wir wollen es hier ebenso, wie schon zu wiederholten Malen im Verein aussprechen, *daß es keinen besseren Kitt für das Blühen und Bestehen der Schiffervereine gibt, als der möglichst zahlreiche Besuch unseres »Verbandstages«*. Dort, wo die Interessen der Ostsee und Nordsee, des Schiffer- und Schiffsoffizierstandes sich gegenüberstehen, kann man erst den Wert der bestehenden Vereine ganz würdigen lernen.« (Schluß folgt.)

*) Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins ersucht auch die übrigen Vereine um Zustellung ihrer Jahresberichte, um aus ihnen an dieser Stelle Auszüge zur Kenntnis aller Verbandsmitglieder bringen zu können.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 23. **Hamburg, den 4. Juni.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Die Strandung des Dampfers »Kurfürst«.

Beim Durchlesen der an anderer Stelle veröffentlichten Seeamtsverhandlung über die Strandung des Dampfers »Kurfürst«, fällt der Hinweis des Reichskommissars auf das große öffentliche Interesse auf, das der Seeunfall dieses Schiffes, weil es ein Reichspostdampfer war und weil er Passagiere hatte, erregt habe. Hier wird also ein zwar tatsächlich bestehender im Gesetz aber nicht vorgesehener Unterschied bei der Beurteilung der Navigierung von Schiffen gemacht. Das ist von unabsehbarer Konsequenz. Die Strandung eines Frachtschiffes unter genau denselben Verhältnissen würde zwar dem II. Offizier den Vorwurf einer irrtümlichen Auffassung der Sachlage eingebracht haben, da der Unfall, hätte sich der Wachthabende nicht täuschen lassen, vermieden worden wäre, das Verhalten des Kapitäns wäre aber kaum beanstandet worden. Weil nach Ansicht des Herrn Reichskommissars die Navigierung eines weltbekannten Passagierdampfers mit einem anderen Maßstab gemessen werden muß, beantragt er: dem Kapitän und II. Offizier das Schifferpatent zu entziehen. Nur wenn er sich durch politische Gründe beeinflussen ließ, ist diese Stellungnahme des Herrn Reichskommissars verständlich. Soll dagegen das Gesetz vom 27. Juli 1877 als Richtschnur seines Handelns zu Grunde gelegt werden, dann können wir nicht folgen. Nach § 26 soll bekanntlich ein Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugnis nur d a n n gestellt werden, wenn ein Unfall oder dessen Folgen vom Schiffer oder Steuermann »infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind«, verschuldet worden sind. Wir müssen aber bestreiten, daß die Voraussetzungen dieses Paragraphen bei dem vorliegenden Unfall auf den II. Steuermann oder gar auf den Kapitän des »Kurfürst« zutreffen.

Weil der II. Offizier von der Luftsichtigkeit in Übereinstimmung mit anderen Personen den Eindruck hatte, daß weder die Bestimmungen im Art. 15 Abs. 4 noch Art. 16 Abs. 1 des Seestraßenrechts in Frage kamen und weil er aus diesem Grunde auch unterließ, den Kapitän zu wecken, kann ihm vorgehalten werden, daß er einen zwar irrtümlichen nicht aber einen ganz unverständlichen Eindruck von der Sachlage gehabt habe; auf keinen Fall war ihm aber vorzuwerfen, daß ihm die Eigenschaften fehlen, die im Allgemeinen zur Ausübung seines Berufes erforderlich sind. Und der Kapitän? Um 2 h des Nachts kommt er, ohne gerufen zu sein, an Deck. Weil er sich wundert, daß das Feuer von Kap Vinzent noch nicht in Sicht ist, will er, nach Rücksprache mit dem II. Offizier und mit Rücksicht auf die voraus lagernde Nebelschicht, stoppen und loten. Da ihm aber von dem Wachthabenden wiederholt gesagt wird, daß Nebelschichten, wie die zurzeit lagernde, gleich Schauern während der letzten Stunde wiederholt vorübergezogen sind und nur wenige Minuten lang währen, in der Zwischenzeit aber ganz feuer-

sichtige Luft sei, beschließt er das Wegziehen der Dunstwolke abzuwarten, um dann zu handeln. Als der erwartete Augenblick nach einigen Minuten eintrat, war es zu spät. Das Land war unmittelbar voraus und die Strandung erfolgte. Was konnte ihm zum Vorwurf gemacht werden? Wenn ihm der wachthabende Offizier, den er als zuverlässig kannte, sagt: sobald die Nebelböen, die immer nur wenige Minuten anhalten, vorüber sind, ist es feuersichtig — dann mußte er annehmen, da die Boe, der er sich um 2 Uhr gegenübersah, unmittelbar vor seinem Erscheinen an Deck eingesetzt hatte, (sofern die Beobachtung des wachthabenden Offiziers richtig war), daß das Feuer von Kap Vinzent noch außer Sichtweite sei, und daß das Schiff auf seinem Wege von Trafalgar, also seit 12 Stunden, einen weit stärkeren Gegenstrom gehabt hatte, als er im Durchschnitt dort zu herrschen pflegt. Hätte der Kapitän noch etwas längere Zeit zum Überlegen gehabt, er würde sich auch gesagt haben, daß bei solchem starken Gegenstrom der durch Vierstrichpeilung festgestellte Abstand von Trafalgar zu reichlich bemessen gewesen sein müsse und daß deshalb das Schiff Kap Vinzent in geringerer Entfernung passieren werde, als es ohne Stromberücksichtigung der Fall sein würde. An entsprechenden Maßregeln würde es dann nicht gefehlt haben, dafür bürgt die seemännische Vergangenheit des Kapitäns, der länger als zehn Jahre Dampfer der Linie glücklich gefahren hat. Auch die Meldung des II. Offiziers, daß ein mitgehender Dampfer noch vor kurzer Zeit gesehen worden sei, war angetan, den Kapitän zu beruhigen und der Schilderung des Wachthabenden über seine Wetterbeobachtungen durchaus Glauben zu schenken. Wenn irgend ein Unfall durch »höhere Gewalt« herbeigeführt ist und wenn irgend wo eine — um mit den Worten des Verteidigers, des Herrn Navigationslehrers Hahn zu sprechen — Verkettung unglücklicher Verhältnisse vorlag, — dann bei der Strandung des Reichspostdampfers »Kurfürst«. Trotz alledem läßt sich der Standpunkt des Reichskommissars begreifen, sofern er zu seinen Anträgen allein durch das hohe öffentliche Interesse, das dieser Unfall wachgerufen hat, gekommen ist. Hier mochte mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung im In- und im Auslande ein anderer Maßstab gelten, hier mochte eine im Widerspruch mit der seemännischen Praxis stehende Strenge vielleicht angebracht sein, hierbei mochte auch der unausgesprochene Wunsch mitbestimmend wirken: in einem so schweren Seeunfall auch dem Seeamt Gelegenheit zu geben, über die schärfste Maßregel, die das Gesetz vorsieht, ein Urteil zu fällen. Die andere Frage: ob der Reichskommissar nach dem Gesetz vom 27. Juli 1877 zu seinem Vorgehen berechtigt war, muß dagegen unter allen Umständen verneint werden. Immerhin ist dem Kapitän und II. Offizier mit dem Antrag auf Patententziehung mehr als mit einem scharfen Verweis gedient, besteht doch für sie nun die Hoffnung, ihre Handlungsweise vor dem Kaiserlichen Oberseeamt rechtfertigen zu können. Hierzu wünschen wir ihnen aufrichtigen Erfolg.

Die vorstehenden Bemerkungen sind in der Annahme geschrieben worden, daß das Seeamt die Anträge des Herrn Reichskommissars ablehnen würde. Nur bei einem Antrage ist diese Voraussetzung eingetroffen. Immerhin — wir sehen keine Veranlassung unsere Ansicht zu ändern.

* * *

Mit der Ursache der Verluste von Fischerfahrzeugen

beschäftigt sich, aus Anlaß des Untergangs der vier verschollenen Finkenwärder Fahrzeuge im Herbst v. J., ein mit »U« unterzeichneter Fischer in der »Deutschen Fischerei-Zeitung«. Seine Ausführungen, die den Stempel des Selbsterlebten tragen und sich durch eine erfrischende Aufrichtigkeit auszeichnen, sind im Hinblick auf die bevorstehende Genossenschafsversammlung der See-Berufsgenossenschaft von aktuellem Interesse. Wird sich die Genossenschaftsversammlung doch laut bereits bekanntgegebener Tagesordnung sehr eingehend mit Maßnahmen zur Verhütung von Unglücksfällen auf Fischerfahrzeugen beschäftigen. Von besonderer Bedeutung bei den Äußerungen des Herrn U. ist die Tatsache, daß er als Ursache der Verluste dieselben Gründe vorbringt, die am 5. Juni v. J. in einer von der See-Berufsgenossenschaft veranlaßten Versammlung aus Fischereivertretern Herr Hafenmeister Dugge, Geestemünde, zur Sprache brachte, ohne von einem der anwesenden Fischerdampferführer widerlegt worden zu sein. Aus den nachstehenden auszugsweise wiedergegebenen Bemerkungen des erfahrenen Fachmannes läßt sich bei Vergleichen mit unseren Ausführungen in Nr. 25 1903 die vorhin angedeutete Übereinstimmung feststellen. Herr U., nachdem er sich gegen frühere Veröffentlichungen gewandt hat, sagt:

Der Fischer, stets von der Gefahr umgeben, wird gleichgiltig gegen dieselbe. Sein immer wiederkehrender Ausspruch ist: »dat ward woll noch gahn«, und danach handelt er auch. Ungern kürzt er seine Segel, immer in der Voraussetzung, daß es wohl noch gehen wird, bis es dann schließlich zu spät ist. Wird das Schiff von einem stärkeren Windstoß getroffen, und geht gleichzeitig eine See quer über Deck, so wird es in Lee bis über die Luken weggedrückt; diese, durch keine Schalklatten gehalten, treiben hoch, und das Schiff stürzt voll Wasser. Nach meiner Erfahrung ist sicher der wunde Punkt das Fehlen der Schalklatten, um die Luken bei schlechtem Wetter nieder zu halten. Viele unserer Fischer haben keine Schalklatten, geschweige denn Persenning. Selbst diejenigen, welche in Besitz von Schalklatten sind, haben sie unter Deck verstaut, und wenige unserer Fischer holen sie hervor bei schlechtem Wetter, um sie überzulegen. Ich selbst muß eingestehen, daß ich nur ein ein-

ziges Mal die Schalklatten über meine Luken gelegt habe, obgleich es mir an schlechtem Wetter nicht gefehlt hat. Zur Sicherheit unserer Fischer wäre es wünschenswert, daß jedes Fischerfahrzeug mit Schalklatten versehen sei und dieselben auf See stets über die Luken legte. Bei neugebauten Fahrzeugen könnte die große Luke ganz fortfallen und der Schornstein bis auf Deck geführt werden, was dann auch weiter keine Kosten verursachen würde. Wenn aber ein älteres Fahrzeug jetzt statt seiner Luken glatt Deck machen müßte, so würde das erhebliche Kosten verursachen und den Fischer schwer drücken, ja wahrscheinlich würde es die Ursache der Kondemnierung einiger der älteren Fahrzeuge sein, was meiner Ansicht nach nicht erforderlich wäre. Bei den neuen Motor-Fahrzeugen dagegen, welche für die Fischerei jetzt eingeführt werden sollen, müßte auch in dieser Hinsicht auf größere Sicherheit gehalten werden. Der Deutsche Seefischerei-Verein hat an den Versuchs-Fahrzeugen deshalb schon Änderungen vornehmen lassen, und es wird abzuwarten sein, ob damit das Richtige getroffen ist.

Zum Ruderkommando.

Das soeben veröffentlichte Protokoll der Verhandlungen des im Februar abgehaltenen Verbandstages Deutscher Seeschiffer-Vereine, eine Brochüre, auf die wir noch zurückkommen werden, enthält auch eine Resolution zur Ruderkommandofrage. Der Verband ersucht die Verbündeten Regierungen, der Einführung des deutschen Ruderkommandos, wie es vom 1. April 1905 ab durch Kaiserliche Verordnung auf deutschen Kauffahrteischiffen eingeführt werden soll, bei den anderen Nationen die Wege zu ebnen. Da von der Regierung Niemand zu dieser Anregung Stellung genommen hat, wird die ziemlich verbreitete Annahme Bestärkung finden: daß ein Wunsch, wie ihn der Verband hier ausgesprochen und wie wir ihn hier schon früher vertreten haben, wenig oder gar keine Aussicht auf praktische Verwirklichung haben dürfte. Das Hindernis ist oder soll die englisch sprechende Schiffahrtswelt sein. Jemand hat diese Behauptung aufgestellt, hunderte haben sie nachgesprochen. Wir wollen nicht sagen gedankenlos nachgesprochen, aber doch unter dem vielleicht unbewußten Druck der zur Tradition gewordenen Annahme, daß am Konservatismus des Engländers durchgreifende und einschneidende Neuerungen, wenn sie von außerhalb kommen, auf lebhaften Widerstand stoßen. Im gegebenen Falle um so wahrscheinlicher, als Alles, was »made in Germany« ist, mit besonders kritischen Augen vom Sohne Albions geprüft werde.

Trifft diese festgewurzelte Anschauung, die vor Jahrzehnten eine gewisse Berechtigung hatte, auch heute noch zu? Wir möchten es unter Hinweis auf die Erfahrungen des internationalen Seerechtsvereins bezweifeln. Die Vorschläge dieses Vereins über ein einheitliches Recht beim Zusammenstoß von Schiffen, sind, soweit die Regelung der Schadensersatzansprüche in Frage kommt, eine Nachbildung der §§ 734, 735 des H. G. B. An ihrem Zustandekommen haben englische Juristen, Assekuradeure und Reeder erheblichen Anteil. Ja, man wird nicht fehl gehen, wenn man sagt: daß die Beschlüsse in ihrem vorliegenden Wortlaut ohne Zustimmung der englischen Delegierten gar nicht gefaßt worden wären. Ist das richtig, woran wir nicht zweifeln, dann haben englische juristische Autoritäten und Koryphäen der Schiffahrtswelt erkannt, daß das seit langen Jahrzehnten bestehende englische Kollisionsrecht gegenüber dem deutschen Schwächen aufweist, die eines Ausgleichs bedürfen. Das war vor zwei Jahren. Heute steht die englische Regierung, die sich anfänglich noch abweisend verhielt, schon auf einem sehr entgegenkommenden Standpunkt. Diesen Eindruck gewinnt man beim Durchlesen der Worte, die zwischen dem englischen Handelsminister und einer Deputation aus Mitgliedern des englischen Seerechtsvereins vor einigen Wochen gewechselt worden sind. Jedenfalls kann man aus ihnen den Schluß ziehen, daß die von der belgischen Regierung in Aussicht genommene diplomatische Konferenz zur Herbeiführung eines einheitlichen Kollisions- und Bergungsrechts auch von der englischen Regierung beschickt worden wird. Sonach dürfte das Zustandekommen einheitlicher internationaler Kollisions- und Bergungsgesetze nur eine Frage der Zeit sein.

Was aber auf diesem Gebiet möglich ist, die Verständigung in einer sehr schwierigen Materie, weshalb sollte sie bei der Regelung der Ruderkommandofrage ausgeschlossen sein?

Wie Jedem durch die jahrelangen Debatten über die Ruderkommandofrage bekannt sein wird, ist das zum 1. April 1905 für deutsche Schiffe in Aussicht genommene sinngemäße Steuerbord und Backbord bereits in der französischen, italienischen und spanischen Handelsmarine eingeführt. Ohne Frage würden es die Regierungen der drei Länder gerne sehen, wenn ihr Ruderkommando einen internationalen Charakter bekäme. Die deutsche Regierung möge sich deshalb zunächst mit den drei Kolleginnen in Verbindung setzen und nach erzieltem Einverständnis gemeinsam bei der englischen Regierung anklopfen. Das Ziel, die Möglichkeit einer Verständigung, ist wirklich einiger Mühe wert. Nach wie vor stehen wir und mit uns die erfahrensten Fachleute auf dem Standpunkt: daß die Durchführung der Kaiserl. Verordnung für Dampfer mit geringer Besatzung, insbesondere wenn sie zwischen deutschen und englischen oder nordamerikanischen Häfen verkehren, mit großer Gefahr verbunden ist. Beim Empfang eines Kommandos durch den Lotsen an den Kapitän sowie bei der Übertragung an den Rudersmann sind Mißverständnisse nur allzu leicht möglich.

Diese Auffassung herrscht auch unter der Mehrzahl deutscher Lotsen vor. Von ihnen, die ein auf reichhaltigste Erfahrung gestütztes Urteil in dieser Frage haben, liegt uns eine sehr bemerkenswerte, allerdings schon aus dem Mai 1902 stammende Auslassung vor. Es war die Zeit, als die Furcht vor einer staatlichen Regelung der Ruderkommandofrage wie ein Gespenst in der Luft schwebte. Damals berief der hamburgische Lotse, Herr Kapt. H. Wahlen eine Versammlung ein, um die Anschauung der Elbelotsenbrüderschaften und -Vereine zu der hochwichtigen Angelegenheit in Erfahrung zu bringen. An dieser Sitzung nahmen Vertreter des Vereins Hamburger Elblotsen, der Övelgönne-Neumühlener-, der Hannöverschen- und der Glückstädter-Lotsenbrüderschaften Teil. Nach eingehender Erörterung kam folgender Beschluß zu Stande:

Die Lotsen können von den bisher im Gebrauch befindlichen Ruderkommandos auf deutschen Schiffen keines zur Einführung befürworten, halten vielmehr die Einführung eines einheitlichen, für alle Nationen gleichlautenden Kommandos für notwendig. Als solches würde sich von den bestehenden Kommandos »Steuerbord« und »Backbord« im Sinne der Kaiserlichen Marine empfehlen, falls sich nicht ein neues, für alle Nationen nicht erst der Übersetzung bedürftiges Kommando finden lassen sollte, was allen anderen vorzuziehen wäre.

Weiterhin wurde beschlossen, den Lotsenvereinigungen zu:

Emden, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Blexen, Tönning, Schleswig, Flensburg, Kiel, Lübeck, Wismar, Warnemünde, Rostock, Stralsund, Swinemünde, Stettin, Danzig, Königsberg, Pillau und Memel den Wortlaut der vorstehenden Resolution bekannt zu geben, mit dem Ersuchen auch ihrerseits einen Beschluß herbeizuführen und diesen hierher mitteilen zu wollen.

Mit Ausnahme der Bremer Lotsenvereinigung sind die anderen in dankenswertester Weise alle der Aufforderung gefolgt. Aus ihren Antworten geht hervor, daß Wismar, Flensburg, Geestemünde, Bremerhaven, Stettin, Swinemünde und Pillau auf dem Boden der Resolution standen; Emden, Travemünde und Neufahrwasser für »Rechts« und »Links«, Rostock und Laböe für »Backbord« und »Steuerbord« im alten Sinne bis zu einer internationalen Regelung eintraten; Königsberg, Stralsund und Memel dem Marineruderkommando als einheitlichem internationalen und nur Tönning, Warnemünde und Schleswig dem Marineruderkommando als nationalem das Wort redeten. Von 24 deutschen Lotsenkörperschaften, waren sie sich über den Wortlaut des Kommandos auch nicht alle einig, stimmten 22 doch für eine internationale Regelung der Ruderkommandofrage.

Liegt der Zeitpunkt, an dem diese Auffassung zum Ausdruck kam, auch beinahe zwei Jahre zurück, so glauben wir doch nicht, daß sich seitdem eine Änderung in der Gesinnung der Lotsen vollzogen hat. Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, hinter dem mehr als 2000 Kapitäne und Schiffsoffiziere stehen, hat aber seinen eingangs erwähnten Beschluß noch in diesem Jahre und zwar einstimmig gefaßt. Auf diese Kundgebungen als auf eine warnende Stimme, der zu folgen heute noch nicht zu spät ist, lenken wir hiermit die Aufmerksamkeit der Verbündeten Regierungen.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Bergung Dampfer »Pfalz«, durch Dampfer »Treglisson«. Der Norddeutsche Lloyddampfer »Pfalz« mit 75 Passagieren an Bord auf der Reise von Vigo nach Southampton brach um 2 h 30 Morgens am 30. März auf 44° 21' Nord und 8° 26' W (Bay von Biscaya) seinen Schraubenschaft. Eine gute halbe Stunde nach dem Unfall bot D. »Treglisson«, der durch die beiden roten Lichter des D. »Pfalz« herangelockt worden war, Schlepperhilfe an, die angenommen wurde. Es wurde verabredet, D. »Pfalz« nach dem 45 Sm entfernten Corunna zu tauen. Nachdem eine Manillatrosse gebrochen und nachdem infolge der ungeschickten Manöver des englischen Schiffes beide Dampfer leicht miteinander kollidiert hatten, wurde durch das Boot des D. »Treglisson« eine abermalige Verbindung durch Schlepptrossen hergestellt. Da an Bord des englischen Schiffes keine Spezialkarte über die Einfahrt nach Corunna war, begab sich der I. Offizier des D. »Pfalz« mit einer Karte auf das schleppende Schiff, wo er auch bis zum Ankern auf der Reede von Corunna als Navigateur blieb. Während der Kläger (Reeder und Besatzung des engl. Schiffes) von einer großen Gefahr spricht, aus der D. »Pfalz« durch die Schleppleistung gerettet worden sei, bestreitet die Beklagte mit Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse und den kurz nach dem Schleppbeginn einsetzenden ablandigen Wind das Vorhandensein einer wirklichen Gefahr. Das Gericht (27. Mai) das auf einen Bergelohn von 7500 £ erkennt, stützt seine Beweisführung auf Möglichkeiten, die unter diesen oder jenen Witterungsverhältnissen hätten eintreten können. Darnach wäre D. »Pfalz« aus großer Gefahr geborgen worden. Da das eine Strandung begünstigende Wetter aber nicht vorherrschte, ergeht sich das Gericht in längeren Schilderungen über Verhältnisse, die garnicht vorlagen, um beweisen zu können, »that the risk, from which she (D. »Pfalz«) was saved was substantial«. — Von der Bergungssumme wurden der Reederei 5000, dem Kapitän 850, der Mannschaft 1650 £ zuerkannt. Hierbei sprach der Vorsitzende des Gerichts den Wunsch aus, daß dem I. Offizier des D. »Treglisson« drei Quoten und den übrigen Insassen des Bootes, das die Leinenverbindung herstellte, $2\frac{1}{2}$ und 2 Quoten zugesprochen werden möchten.

Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe.

(1. Januar 1903.)

Nach den Angaben des Kaiserl. Statistischen Amtes war am 1. Januar 1903 der Bestand der deutschen Kauffahrteiflotte an registrierten Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalt von mehr als 50 cbm 4045 Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 3 265 795 R.-T. Br. und 2 203 804 R.-T. N. Hierbei sind diejenigen Schiffe, deren Löschung im Schiffsregister bis zum gedachten Zeitpunkt noch nicht erfolgt, deren Verunglückung (gänzlicher Verlust) oder sonstiger Abgang aber bis dahin schon amtlich festgestellt war, bereits abgesetzt. Am 1. Januar 1902 waren vorhanden gewesen 3959 Schiffe mit einem Raumgehalt von 3 080 548 R.-T. Br. und 2 093 033 R.-T. N.

Bei Vergleichen mit früheren Zeitpunkten betrug die Zunahme des Raumgehalts der gesamten Kauffahrteiflotte im Jahre 1903 gegen 1875 auf 1 135 421 R.-T. N. (106.3 %), gegen 1880 auf 1 032 518 R.-T. N. (88.2). gegen 1885, 1890 und 1895 auf 909 516, 883 083 und 649 902 R.-T. N. (70.3, 66.9, 41.8); gegen 1898 und 1902 hat der Bruttoraumgehalt eine Vermehrung um 1 076 287 R.-T. (49.2) und 185 247 R.-T. (6.0) erfahren, der Nettoraumgehalt um 648 433 R.-T. (41.7) und 110 771 R.-T. (5.3).

Von den nicht zu eigentlichen Handelszwecken verwendeten Schiffen entfielen beim Abschluß der Berichterstattung auf Fischerfahrzeuge 66.3 % nach der Zahl und 64.6 % nach dem Raumgehalt, auf Fischtransportfahrzeuge 5.0 und 1.5, auf Lotsenfahrzeuge 1.4 und 1.2. auf Schlepp- und Bergungsdampfer 26.0 und 29.5 und auf sonstige Fahrzeuge 1.3 und 3.4 %.

Die in den Seeschiffsregistern geführten Fischerfahrzeuge haben in dem Jahrzehnt von 1890 bis 1900 eine starke Vermehrung erfahren, nämlich von 44 Segelfahrzeugen mit 2050 und von 11 Dampffahrzeugen mit 667 R.-T. N. im Jahre 1889 auf 287 Segler mit 12 509 t und 133 Dampfer mit 5588 t im Berichtsjahre. Die Bemannung dieser Fahrzeuge stieg in dieser Zeit von 436 auf 3588 Personen.

Dabei ist zu bemerken, daß die starke Zunahme der Segel-Fischerfahrzeuge von 1890 bis 1895 weniger auf das Hinzutreten neuerworbener Schiffe als vielmehr auf umfangreiche Nachregistrierungen zurückzuführen ist; so wurden allein in Finkenwärder während des Jahres 1892 104 und während 1893 42 schon vorhandene Segel-Fischerfahrzeuge nachträglich in die Schiffsregister eingetragen.

Unterschieden nach Segelschiffen, Schleppschiffen (Seeleichtern) und Dampfschiffen ergibt sich für die Segelschiffe ein Rückgang, der sich für den 1. Januar 1903 nach der Zahl gegen 1890 auf 471 Schiffe (17.4 %), gegen 1895 auf 263 Schiffe (10.5), gegen 1898 auf 114 Schiffe (4.9) und gegen 1902 auf 4 Schiffe (0.2) stellt, nach dem Nettoraumgehalt gegen 1890 auf 189 912 t R. (27.6), gegen 1895 auf 133 044 t R. (21.1), gegen 1898 auf 44 889 t R. (8.3) und gegen 1902 auf 8641 t R. (1.7).

Dagegen haben die Schleppschiffe oder Seeleichter, also Fahrzeuge, die in der Regel sich nicht mit eigner Kraft fortbewegen, sondern über See geschleppt werden, eine Zunahme erfahren, welche sich verglichen mit 1890 auf 192 Schiffe (252.6 %), mit 1895 auf 141 Schiffe (111.0), mit 1898 auf 92 Schiffe (52.3) und mit 1902 auf 8 Schiffe (3.1) beläuft; nach dem Nettoraumgehalt beziffert sie sich gegen 1890 auf 68 467 t R. (475.6), gegen 1895 auf 53 513 t R. (182.3), gegen 1898 auf 40 683 t R. (96.5), gegen 1902 auf 3032 t R. (3.8).

Die Steigerung des Dampferbestandes beträgt nach der Zahl seit 1875 1246 Schiffe (416.7), seit 1880 1171 (313.1), seit 1885 895 (137.7), seit 1890 730 (89.6), seit 1895, 1898 und 1902 502 (48.1), 374 (31.9) und 82 (5.6), nach dem Raumgehalt seit 1875 1 432 441 t R. (753.9), seit 1880 1 426 096 t R. (726.3), seit 1885 1 208 496 (291.4), seit 1890 1 004 528 (162.6), seit 1895 729 393 (81.7), seit 1898 652 639 (67.3) und seit 1902 116 380 (7.7). Der durchschnittliche Raumgehalt nimmt bei den Segelschiffen ab, bei den Schleppschiffen und Dampfern dagegen zu.

Nach den einzelnen Reedereidistrikten beurteilt, zeigt der *Bestand an Segelschiffen* in den meisten Küstenstrecken gegen 1898 eine Abnahme, welche am bedeutendsten bei der Provinz Ostpreußen ist, wo sie für die Schiffszahl 25.0 % und für den Bruttoraumgehalt 90.7 % beträgt; es folgen dann — nach der Abnahme des Raumgehalts geordnet — das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin (78.9 % und 83.6 %), die Provinz Pommern (22.0 und 50.4). das Großherzogtum Oldenburg (7.9 und 28.6), der westliche Teil der Provinz Hannover (14.2 und 26.5), die Freie Stadt Bremen (2.2 und 5.6) und das Ostseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein (0.8 und 2.5). In der Provinz Westpreußen hat sich nur der Raumgehalt verringert (um 59.4) bei gleichzeitiger Zunahme der Schiffszahl (um 55.6), und im Gebiet der Freien Stadt Hamburg ist nur eine Abnahme der Schiffszahl (um 2.8) zu verzeichnen, während der Raumgehalt gestiegen ist (um 19.8). Ein Anwachsen nach Zahl und Raumgehalt haben nur das Nordseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein und das Elb- und Wesergebiet der Provinz Hannover aufzuweisen, ersteres um 8.5 und 1.5, letzteres um 6.3 und 22.3. Die Freie Stadt Lübeck hat auch die letzten beiden Segelschiffe, welche sie 1898 noch besaß, verloren, und im preußischen Rheingebiet hat sich der geringe Segelschiffsbestand im letzten Jahrfünft nicht geändert.

Über eine erhebliche *Anzahl von Schleppschiffen* (Seeleichtern) verfügen nur die Gebiete der Freien Städte Bremen und Hamburg, in geringem Maße sind solche Fahrzeuge im Nordseegebiet und im Ostseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein zu finden. Auch die Provinz Westfalen, der durch den Dortmund-Ems-Kanal der direkte Zugang zum Meere eröffnet worden ist, hat seit dem 1. Januar 1901 einen Bestand von 3 in See gehenden Schleppkähnen (Seeleichtern) zu verzeichnen; im östlichen Teil der Provinz Hannover und in der Provinz Pommern sind je 2, im westlichen Teil von Hannover und in Ostpreußen je 1 dieser Schiffe vorhanden. Die Zunahme nach Zahl und Raumgehalt beträgt gegen 1898 für das Ostseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein 333.3 % und 729.8, für die Freie Stadt Hamburg 50.0 und 136.7, für Bremen 40.2 und 67.2, für das Elb- und Wesergebiet der Provinz Hannover 100.0 und 40.8 und im Nordseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein 50.0 und 37.1. In der Provinz Pommern hat bei gleichgebliebener Schiffszahl nur der Raumgehalt eine Vermehrung um 68.3 erfahren, in den anderen vorher aufgezählten Gebieten war diese Schiffsgattung im Jahre 1898 noch nicht vertreten.

Von der gesamten *Dampferflotte* gehört mehr als ein Drittel der Schiffe und über die Hälfte des Raumgehalts zum Gebiet der Freien Stadt Hamburg; ihm am nächsten kommt Bremen, und obwohl dieses nur über $^{3}/_{5}$ der Schiffe und die Hälfte des Raumgehalts der im Hamburger Staatsgebiet beheimateten Dampfer verfügt, so steht es mit diesem Besitzstande dem der übrigen Küstenstrecken doch noch weit voran. Sowohl nach der Zahl als auch nach dem Raumgehalt schließen sich an das Ostseegebiet von Schleswig-Holstein und die Provinz Pommern. Der Dampferbestand hat fast in allen Küstengebieten eine wesentliche Zunahme erfahren, die im Verhältnis zu dem Bestand des Jahres 1898 am stärksten ist im Gebiet der Freien Stadt Lübeck (29.6 % nach der Zahl und 143.9 % nach dem Raumgehalt), sodann im Gebiet der Freien Stadt

Hamburg (47.5 und 80.9), in Bremen (41.7 und 71.1), im Großherzogtum Oldenburg (5.3 und 62.7), im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin (24.1 und 41.1), in der Provinz Pommern (20.0 und 37.9) und im Ostseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein (17.4 und 37.6).

Der Bestand an Fischerdampfern hat eine Erhöhung um 8.1 % nach der Zahl und 18.0 % nach dem Raumgehalt erfahren infolge von erheblichen Zugängen im Nordseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein (62.5 und 58.7), im Elb- und Wesergebiet der Provinz Hannover (29.4 und 44.1) und im Gebiet der Freien Stadt Bremen (3.6 und 15.8). Auch die sonstigen nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden Dampfer, also hauptsächlich die Schlepp- und Bergungsdampfer, haben gegen 1898 nach der Zahl um 44.3 und nach dem Raumgehalt um 76.7 zugenommen. Der Bestand dieser Schiffe hat sich hauptsächlich gehoben im Emsgebiet der Provinz Hannover, im Gebiet von Hamburg, im Ostseegebiet von Schleswig-Holstein und in Bremen. Im Rheingebiet, wo 1898 noch kein Schiff dieser Gattung vorhanden war, befinden sich 1903 7 Schleppdampfer in Betrieb.

Beachtenswert ist auch das Material aus einer Tabelle, die über die Gattung und Bauart der im Jahre 1902 in Fahrt befindlichen Segel- und Schleppschiffe Aufschluß gewährt:

Eine besonders starke Zunahme (um 108.0 % nach der Zahl und um 121.2 % nach dem Raumgehalt) haben die Schiffe mit mehr als drei Masten erfahren, da sie bei großer Ladefähigkeit verhältnismäßig geringe Besatzungen und Betriebskosten erfordern, so daß ihre Verwendung auf weiten Reisen und für Ladungen, deren Beförderung nicht an einen bestimmten Zeitraum gebunden ist, sich im Vergleich mit den Dampfern noch als lohnend erweist. Beträchtlich gewachsen sind sowohl an Zahl als auch an Raumgehalt (um 52.3 und 100.4) die Fahrzeuge, die an der Küste entlang und über See geschleppt werden, und deren Verwendung besonders in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung erfahren hat. Diese ist auf die günstigen Betriebsergebnisse zurückzuführen, welche mit derartigen Fahrzeugen erzielt werden, sowie auf den vermehrten Güteraustausch zwischen den Elb- und Weserhäfen. Ferner hat sich unter Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals ein reger Schleppverkehr von Leichterfahrzeugen zwischen Nordsee- und Ostseehäfen, so z. B. zwischen Hamburg und Rostock, zwischen Danzig und den preußischen Rheinhäfen, in einzelnen Fällen sogar zwischen schwedischen Häfen am bottnischen Meerbusen und Rotterdam entwickelt. Auch die Herstellung des Dortmund-Ems-Kanals ist für diese Schiffe von Vorteil gewesen, da ihr im Verhältnis zur Ladefähigkeit geringer Tiefgang ein Hinaufschleppen bis zu den Kohlenbezirken Westfalens gestattet und dadurch die Zuführung deutscher Kohlen zu den Nordsee- und Ostseehäfen auf dem billigen Wasserwege ohne Umladung ermöglicht. Von diesen Fahrzeugen haben die mit Masten versehenen größeren, welche sich für weitere Reisen besonders eignen, die beträchtlichste Vermehrung zu verzeichnen (um 104.2 nach der Zahl und 227.2 nach dem Raumgehalt), während die ohne Masten nur um 17.1 nach der Zahl und um 33.9 nach dem Raumgehalt sich gehoben und zwar, wie aus dem stärkeren Wachstum des Raumgehalts hervorgeht, namentlich durch Hinzutritt von Schiffen größerer Abmessungen.

Einen sehr starken Rückgang (um 38.0 und 25.8) haben dagegen die dreimastigen Schiffe erlitten, bei denen sämtliche Gattungen Abnahmen zeigen, die stärkste die Schonerbarken und dreimastigen Schoner (um 52.5 und 56.0) demnächst die Barken (um 40.9 und 29.1), die geringste die Vollschiffe (um 27.4 und 20.0).

Die einmastigen Schiffe haben allenfalls eine Verminderung nach Zahl und Raumgehalt erfahren, die jedoch nur mäßig ist und sich auf 6.3 und 1.6 beläuft.

In der Gesamtsumme der zweimastigen Schiffe steht einer kleinen Erhöhung der Zahl (um 3.2) eine Verminderung des Raumgehalts (um 8.6) gegenüber. Die kleineren Arten, deren Takelage durch wenige Leute bedient werden kann, haben in den letzten Jahren wiederum zugenommen, besonders ist dies der Fall bei den Gaffelschonern und Schmacken (um 59.6 und 49.5), in geringerem Maße bei den sonstigen kleineren zweimastigen Schiffen, Ewern, Kuttern, Tjalken usw. (um 5.6 und 6.7) und bei den Schonergalioten, Galeassen und Galioten (um 12.0 und 0.6). Sehr stark abgenommen haben dagegen die Briggen (um 80.0 und 79.0), sowie die Schonerbriggen und Brigantinen (um 54.8 und 58.5), erheblich weniger die Schoner (um 22.8 und 29.5).

Nun noch einige Worte über das Dienstverhältnis der Besatzung auf allen Kauffahrteischiffen.

Die 12516 Köpfe zählende Besatzung der Segelschiffe bestand fast nur aus seemännischem Personal (12434 Mann, darunter 2927 Offiziere und 9507 Mannschaften), und daneben waren auf Segelschiffen mit Hilfsmaschinen oder Hilfsmotoren noch 12 Mann (8 Offiziere und 4 Mannschaften) Maschinenpersonal vorhanden; dazu kamen 70 Mann sonstiges Personal (8 Offiziere und 62 Mannschaften, letztere größtenteils Zöglinge des Kadettenschulschiffs des Norddeutschen Lloyd.) Auch die 941 Köpfe betragende Besatzung der Schleppschiffe (Seeleichter) umfaßte ebenfalls nahezu ausschließlich seemännisches Personal (913 Mann) und nur 28 sonstige Personen, darunter 2 Taucher und 26 Mannschaften zur Bedienung von Hilfskesseln für Dampfwinden und ähnliche Vorrichtungen. Unter der auf 42984 Köpfe sich belaufenden Besatzung der Dampfschiffe waren 17046 Mann seemännisches Personal (4280 Offiziere und 12766 Mannschaften), 17130 Mann Maschinenpersonal (3635 Offiziere und 13495 Mannschaften) und 8808 Mann sonstiges Personal (837 Offiziere und 7971 Mannschaften). Die nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden Schiffe insbesondere führten zusammen 4724 Mann Besatzung, wovon dem seemännischen Personal 3848 Mann, dem Maschinenpersonal 823 Mann und dem übrigen Personal 53 Mann angehörten. Auf Segel-Fischerfahrzeuge entfielen hiervon 2150, auf Fischerdampfer 1438 Personen.

Nicht vorenthalten soll den Lesern das Material einer Tabelle bleiben, zeigt es doch, daß in den Jahren 1898 bis 1903 mit der Abnahme der Segelschiffe und der Zunahme der Schlepperschiffe sowie der Dampfer auch die Besatzungen der drei Schiffsgattungen ab- und zugenommen haben, wenn auch in anderem Verhältnis als die Schiffszahl.

Während die mit einer ständigen Mannschaft versehenen Segelschiffe nur um 4.6 % sich vermindert haben, ist ihre Besatzung um 8.4 zurückgegangen; die Schleppschiffe (Seeleichter) weisen bei einer Steigerung ihrer Zahl um 63.0 sogar eine Vermehrung der Mannschaft um 87.5 auf; die Dampfschiffe sind um 32.3 angewachsen, ihre Besatzung um 52.1, und die Zahl der Schiffe überhaupt, welche Besatzungen führten, hat sich gegen 1898 um 10.1, ihre Mannschaft um 33 % gehoben.

Wie aus der Übersicht ferner hervorgeht, ist die durchschnittliche Besatzung der Segelschiffe in dem ganzen Zeitraum beständig gesunken. Diese Verminderung erklärt sich zunächst daraus, daß der Abgang an Segelschiffen meist Schiffe größeren Raumgehalts betrifft (sämtliche Gattungen der dreimastigen, sowie die größeren Arten der zweimastigen Schiffe), die mit verhältnismäßig starken Besatzungen versehen sind. Sodann haben auch die Reedereien, um Ersparnisse an den Betriebskosten zu erzielen und an dem Wettbewerb der Dampfer leichter begegnen zu können, das Bestreben, durch Vereinfachung und Verbesserung der Takelung, sowie durch Verwendung und Vervollkommnung maschineller Hilfsvorrichtungen die Besatzungsziffer möglichst zu beschränken. Eine fort-

gesetzte Steigerung der durchschnittlichen regelmäßigen Besatzung haben die Schleppschiffe (Seeleichter) aufzuweisen, weil diese Fahrzeuge bei den zahlreichen Neubauten der letzten Jahre mit immer wachsenden Größenabmessungen zur Herstellung gelangt sind und zu ihrer sicheren Führung auf den ausgedehnteren Reisen einer etwas reichlicher als früher bemessenen Besatzung bedürfen. Auch die durchschnittliche Besatzungsstärke der Dampfer hat seit 1898 eine erhebliche Steigerung erfahren, die zum größten Teil darauf zurückzuführen ist, daß in den letzten Jahren eine Anzahl sehr großer, für den überseeischen Personen- und Frachtverkehr bestimmter Schiffe in Zugang gekommen ist, die eine außergewöhnlich starke Besatzung führen. Am 1. Januar 1898 wies der Bestand der deutschen Dampfer 18 Schiffe von über 6000 B.-R.-T. auf, unter denen nur 6 eine Größe von über 10 000 t R. hatten; am 1. Januar 1903 sind bereits 54 Schiffe von über 6000 Br.-R.-T. vorhanden, darunter 24 von mehr als 10 000 t R. Bruttoraumgehalt. Zu ihnen gehören die 3 schnellsten Schiffe der Welt, »Deutschland« mit 16 502 Br.-R.T. und 522 Mann Besatzung »Kronprinz Wilhelm« mit 14 908 Br.-R.-T. und 526 Mann Besatzung und »Kaiser Wilhelm der Große« mit 14 349 Br.-R.-T. und 484 Mann Besatzung.

Haftung des Staates für Unfälle im Bergungsbetrieb der Strandvögte.

(Entscheidung des Reichs-Versicherungsamtes.)

In der Unfallversicherungssache des Arbeiters P. in St. Peter, Kreis Eiderstedt, Klägers und Rekursklägers wider die Schleswig-Holsteinische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft, Beklagte und Rekursbeklagte, sowie die beigeladene See-Berufsgenossenschaft, und den beigeladenen Preußischen Fiskus, vertreten durch den Königlichen Regierungs-Präsidenten in Schleswig, hat das Reichs-Versicherungsamt in seiner Sitzung vom 4. März 1904 nach mündlicher Verhandlung für Recht erkannt:

»Unter Zurückweisung des Rekurses gegen das Urteil des Schiedsgerichts für Arbeiterversicherung in Schleswig vom 5. September 1902 wird der beigeladene Preußische Fiskus, vertreten durch den Kgl. Regierungs-Präsidenten in Schleswig verurteilt, den Kläger für die Folgen des Unfalls vom 15. November 1901 zu entschädigen.

Gründe:

Am 14. November 1901 strandete in der Nordsee an der Küste von St. Peter ein Schiff. Auf Ersuchen des Schiffers unternahm am nächsten Tage, den 15. November 1901, der Strandvogt S. die Bergung der Takelage für einen Bergelohn von 75 Mk. Er begab sich zu diesem Zweck, nachdem Ebbe eingetreten war, mit seinem Gespann, seinem Knecht und einigen besonders angenommenen Arbeitern, darunter dem Kläger, zu dem Schiff. Während die Leute damit beschäftigt waren, die Takelage auf den Wagen zu laden, stürzte ein Mast nieder und streifte eins der Pferde. Infolgedessen ging das Gespann durch, und dabei wurde der auf dem Wagen beschäftigte Arbeiter P. herabgeschleudert und er erlitt erhebliche Verletzungen. Die Beklagte, die vom Kläger in Anspruch genommen wurde, weil der Strandvogt Landwirtschaft betreibt, lehnt den Anspruch ab, da sich der Unfall nicht im landwirtschaftlichen Betriebe des Strandvogts ereignet habe. Vorher hatte sie sich noch mit der Fuhrwerks-, der Elbschiffahrts- und der See-Berufsgenossenschaft in Verbindung gesetzt, die gleichfalls ihre Entschädigungspflicht bestritten hatten. Der Bescheid der Beklagten wurde durch das oben genannte Urteil des Schiedsgerichts bestätigt.

Gegen dieses Urteil hat der Kläger P. rechtzeitig Rekurs eingelegt mit dem Antrage, das Reichs-Versicherungsamt möge die für seinen Unfall entschädigungspflichtige Berufsgenossenschaft bezeichnen.

Die Beklagte hat die Zurückweisung des Rekurses beantragt. Das Reichs-Versicherungsamt hat durch die untere Verwaltungsbehörde noch festgestellt, daß der Kläger im landwirtschaftlichen Betriebe des Strandvogts nicht beschäftigt war, und daß die Ladung des gestrandeten Schiffes anderweitig, soweit es möglich war, geborgen wurde. Sie ist an Ort und Stelle öffentlich versteigert worden und der Ersteher hat selbst für die Bergung gesorgt. Ferner hat auf Anfrage der Königliche Regierungs-Präsident in Schleswig die Auskunft erteilt, daß seiner Ansicht nach der Strandvogt nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet sei, zur Ausführung der ihm vom Staat zugewiesenen Aufgabe der Rettung von Personen und der Bergung von Sachen aus in Seenot geratenen Schiffen erforderlichenfalls Arbeiter anzunehmen und daß die Stellung dieser Arbeiter sich aus der Eigenschaft ergebe, in welcher der Strandvogt selbst tätig sei, das heißt soweit der Strandvogt in amtlicher Eigenschaft handele, ständen seine Hilfskräfte ebenfalls in einem Arbeitsverhältnis zum Staate. Der Regierungs-Präsident hat ferner erklärt, daß die Durchführung der Geschäfte der Strandvögte als ein »Betrieb für die Rettung oder Bergung von Personen oder Sachen bei Schiffbrüchen« im Sinne des § 1 Abs. 3 des See-Unfallversicherungs-Gesetzes anzusehen sein dürfte, und daß im vorliegenden Falle der Strandvogt nur seine amtlichen Pflichten erfüllt habe, »bis auf die spezielle Arbeit der Bergung der Takelage«, die er ausdrücklich vom Schiffer übernommen habe und für die er als Unternehmer anzusehen sei. Diese letztere Auffassung hat der Regierungspräsident später dahin erläutert, daß damit nicht etwa zum Ausdruck gebracht werden sollte, die Bergung der Takelage liege außerhalb der Amtspflichten des Strandvogts, sondern nur daß bei dieser Bergung der Strandvogt abgesehen von seiner amtlichen Verantwortlichkeit auch dem Schiffer gegenüber, auf dessen Ersuchen die Arbeit ausgeführt sei, als Unternehmer eine besondere vertragsmäßige Verantwortung übernommen habe. Der Strandvogt S. selbst hat vor der unteren Verwaltungsbehörde zu Protokoll erklärt, daß er ohne besonderen Auftrag des Schiffers sich nicht für verpflichtet gehalten hätte, die Ladung oder Takelage des gestrandeten Schiffes zu bergen, da der Schiffer anwesend gewesen sei und er deshalb ohne seinen Auftrag auch nicht hätte tätig werden dürfen.

Das Reichs-Versicherungsamt hat endlich die See-Berufsgenossenschaft und den Preußischen Fiskus, vertreten durch den Königl. Regierungs-Präsidenten in Schleswig, beigeladen. Die See-Berufsgenossenschaft hat ihre Entschädigungspflicht bestritten und ausgeführt, daß der Strandvogt S. die Bergung von Sachen, soweit sie ihm nicht überhaupt kraft seines Amts obliege, nicht gewerbsmäßig, d. h. nicht unter Benutzung besonderer Betriebsgeräte und mit ständig zu Bergungszwecken beschäftigten Leuten, sondern nur gelegentlich als Nebenerwerb betreibe und sich dabei landwirtschaftlicher Arbeiter und Betriebsgeräte bediene. Es handele sich deshalb bei den Bergungsarbeiten nur um einen Ausfluß seines landwirtschaftlichen Betriebes und wenn der Kläger auch nicht zu seinen ständigen landwirtschaftlichen Arbeitern gehöre, so könne deshalb doch die vom Kläger verrichtete Tätigkeit nicht anders beurteilt werden, als die des ebenfalls bei den Bergungsarbeiten beschäftigt gewesenen Knechts des Strandvogts.

Der Regierungs-Präsident hat auf seine bereits wiedergegebenen Ausführungen Bezug genommen. Er hat auch die ihm unterstellten Strandämter und Landräte gehört und deren Berichte eingesandt. Auch diese Berichte sind ihrem wesent-

lichen Inhalt nach in der mündlichen Verhandlung vorgetragen worden. Als zuständige Ausführungsbehörde hat der Regierungs-Präsident sich selbst bezeichnet.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Eine Entschädigungspflicht der Beklagten kommt nicht in Betracht. Denn die Hilfeleistung bei Schiffbrüchen, zu der der Strandvogt amtlich verpflichtet ist, steht an sich mit seiner Landwirtschaft in keinem inneren Zusammenhang, und auch der Umstand, daß er zu der Arbeit sein landwirtschaftliches Gespann und seinen Knecht verwendet hat, genügt nicht, um einen Zusammenhang mit der Landwirtschaft für gegeben zu erachten, zumal die Arbeit überwiegend durch fremde Arbeiter ausgeführt ist.

Der Unfall ist vielmehr in einem nach § 1 Abs. 3 des See-Unfallversicherungsgesetzes versicherungspflichtigen Bergungsbetrieb geschehen, und zwar im Betriebe des preußischen Fiskus.

Die Rettung von Personen und die Bergung von Sachen aus den in Seenot befindlichen Schiffen ist durch ein Reichsgesetz, die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, für das Reich einheitlich geregelt. Die Oberaufsicht führt nach § 3 dieses Gesetzes das Reich, im übrigen ist die Ausführung des Gesetzes, insbesondere die Organisation der Behörden und Beamten, die zur Durchführung der vom Staat auf Grund des Gesetzes übernommenen Aufgaben erforderlich sind, durch § 2 des Gesetzes den Einzelstaaten übertragen worden. Es handelt sich dabei also um Betriebseinrichtungen und Organe der Einzelstaaten.

Die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten wird gemäß § 1 Abs. 1 des Reichsgesetzes durch Strandämter geführt, die in Preußen den Regierungs-Präsidenten unterstellt sind. Den Strandämtern sind nach § 1 Abs. 2 die Strandvögte untergeordnet. Auch sie sind zweifellos Staatsbeamte. Denn sie sind im § 2 der Strandungsordnung als Beamte bezeichnet, sie besitzen nach § 9 daselbst polizeiliche Machtbefugnisse, sie haben, wie in dem Bericht eines der Landräte mitgeteilt ist, den allgemeinen Diensteid der Staatsbeamten geleistet, und die Regelung ihrer dienstlichen Stellung und ihres Geschäftskreises gehört nach § 2 in das Gebiet der allgemeinen Landesverwaltung. Daß sie in der Regel nur nebenamtlich tätig sind, und daß sie zum großen oder größten Teil kein festes Gehalt beziehen, sondern auf den durch Artikel 742 fg. des Handelsgesetzbuches gesetzlich geordneten Anspruch auf Bergelohn angewiesen sind, ist mit ihrer Stellung als Staatsbeamte nicht unvereinbar. Ihre Tätigkeit aber wird abgesehen von etwaigen Ausführungsbestimmungen der zuständigen Regierungen und Verwaltungsbehörden durch §§ 6 ff. der Strandungsordnung dahin geregelt, daß der Strandvogt unverzüglich nach Empfang der Nachricht von der Strandung eines Schiffes sich an Ort und Stelle zu begeben und daselbst die zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Bergung oder Hilfsleistung erforderlichen Anordnungen zu treffen hat. Zunächst hat er für die Rettung der Personen zu sorgen; die Bergung von Sachen hängt nach § 7 vom Willen des Schiffers ab, vorausgesetzt, daß dieser anwesend und in der Lage ist, Bestimmungen zu treffen. Dies entspricht der Natur der Sache, da die Bergung lediglich im Interesse des Schiffers erfolgen soll und gebührenpflichtig ist. Der Strandvogt handelt aber stets als Staatsbeamter. Die Fälle, in denen Behörden und Beamte nur auf Antrag eines Beteiligten tätig werden sollen, sind auch sonst nicht selten.

Der Strandvogt kann nun in der Regel nicht mit eigener Hand die zur Bergung erforderlichen Arbeiten völlig ausführen. In Übereinstimmung mit dem Regierungs-Präsidenten in Schleswig und den ihm unterstellten Landräten und Strandämtern ist daher unbedenklich anzunehmen, daß der Strandvogt ebenso berechtigt als verpflichtet ist, Hilfskräfte anzustellen. Zweifelhaft ist aber, ob diese Personen einen privatrechtlichen Anspruch auf Lohn für ihre Tätigkeit nur gegen den Strandvogt selbst oder gegen den Staat erwerben, event. ob der Strandvogt, falls nur er haftet, einen Anspruch auf Ersatz gegen den Staat hat, namentlich wenn der Bergelohn zur Deckung seiner Auslagen nicht ausreichen sollte. In der Strandungsordnung ist nur für die in § 10 der Strandungsordnung genannten Vergütungen eine Haftung des Staats vorgesehen. Diese Rechtsfrage, über die in den Berichten der Landräte und Strandämter verschiedene Ansichten vertreten sind, kann indessen hier dahin gestellt bleiben. Denn für das öffentliche Gebiet der Arbeiterversicherung kommt es auf die privatrechtliche Gestaltung dieser Verhältnisse nicht an; entscheidend sind vielmehr wirtschaftliche Gesichtspunkte.

Das Reichs-Versicherungsamt ist der Ansicht, daß in diesen Verwaltungseinrichtungen, die der preußische Staat auf Grund der Strandungsordnung geschaffen hat, nur ein einheitlicher »Betrieb für die Rettung oder Bergung von Personen und Sachen bei Schiffbrüchen« im Sinne des § 1 Ziff. 3 des See-Unfallversicherungsgesetzes erblickt werden kann. Die Strandvögte haben allerdings eine eigentümliche Zwischenstellung; einerseits unterscheiden sie sich von den gewerblichen Unternehmern dadurch wesentlich, daß sie eine amtliche Pflicht erfüllen, die ihnen der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit auferlegt, andererseits haben sie an der Bergung von Sachen durch den Bergelohn, den sie verdienen, doch ein wirtschaftliches Interesse, so daß sie im gewissen Sinne als Unternehmer erscheinen. Jedenfalls ist aber der Zusammenhang zwischen der Tätigkeit, die von den Strandvögten auf Rechnung des Staats, und der Tätigkeit, die von ihnen etwa auf eigene Rechnung ausgeübt wird, ein so enger, daß ihre Trennung für das Gebiet der Arbeiterversicherung nicht angängig erscheint. Das Reichs-Versicherungsamt hat selbst für gewerbliche Betriebe, die von verschiedenen Unternehmern, aber mit gemeinschaftlichen Betriebsanlagen geführt werden, öfter angenommen, daß solche Betriebe einheitlich, durch ein Versicherungsorgan zu versichern sind (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung S. 209, Anmerkung 17 zu § 9 des Unfallversicherungsgesetzes). Umsomehr erscheint eine solche einheitliche Versicherung für den staatlichen Bergungsbetrieb geboten, dessen Glieder die Strandvögte sind; nach § 129 See-Unfallversicherungsgesetzes aber kann diese Versicherung nur durch den Staat selbst erfolgen. Eine Teilung der Zuständigkeit zur Versicherung unter den Staat und die See-Berufsgenossenschaft würde auch infolge der tatsächlichen und rechtlichen Unklarheit über die Grenzen, in denen die Strandvögte auf eigene Rechnung handeln, für die Verwaltung zu fortgesetzten Schwierigkeiten führen. Übrigens hat die See-Berufsgenossenschaft ihre Zuständigkeit zur Versicherung der Bergungsarbeiten von Strandvögten niemals angenommen und nur solche Bergungsbetriebe in ihr Genossenschaftskataster aufgenommen, die Privatpersonen oder Privatgesellschaften gehören.

Hiernach ist der preußische Staat, nicht die See-Berufsgenossenschaft für den Fall des Arbeiters P. entschädigungspflichtig.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Strandung des RPD. »Kurfürst« bei Kap Sagres. Auf der Fahrt von Neapel nach Hamburg hatte »Kurfürst« am 4. Mai um 2 h 40 pm Trafalgar in 10 Sm. Abstand (festgestellt durch Vierstrichpeilung) bei NW $^{3}/_{4}$ W-Kurs passiert. Nachdem 17 Sm. auf diesem Kurse gelaufen waren, wurde NW $^{1}/_{2}$ W mit der Absicht gesteuert: Kap Vinzent in 5—6 Sm. Abstand zu passieren. Nachdem NW $^{1}/_{2}$ W von 4 bis 12, auf den Wachen des I. und III. Offiziers, bei klarem Wetter und leichter westlicher Briese gesteuert worden war, übernahm um 12 Uhr Nachts der II. Offizier die Wache. Ein mitgehender, zuerst

an Steuerbord voraus in Sicht tretender Dampfer (D. »Therapia«) kam an Backbord achteraus aus Sicht. Mehrere entgegenkommende Dampfer waren in der Zeit von 4 bis 12 Uhr an Steuerbord und Backbord gesehen worden. Der Kapitän, der dem II. Offizier persönlich wie auch laut Nachtorderbuch befohlen hatte, bei Insichtkommen von Kap Vincent-Feuer ihn zu wecken, schlief im Kartenhaus. Kurz nach 1 Uhr setzten leichte Nebelgebilde ein, die von der Küste her am Schiffe vorüberzogen. Land war nicht sichtbar. Die Nebelschauer waren aber von so kurzer Dauer, daß der wachhabende Offizier sich nicht veranlaßt sah, die Fahrt zu verringern, noch Nebelsignale abzugeben. In der Erwartung, jeden Augenblick Kap Vincent an Steuerbord herauskommen zu sehen, wurde scharf Ausguck gehalten. Kurz vor 2 Uhr kam der Kapitän auf die Brücke. Der II. Offizier und der Kapitän fixierten beide die an der Steuerbordseite stehende Nebelwand, die länger als ihre Vorgänger stand hielt. Schon sollte die Maschine gestoppt werden, als um 2 Uhr 10 Min. plötzlich die Nebelschicht zerreißt und dicht vor dem Schiffe taucht eine hohe felsige Masse auf. Vergebens war es, die Maschine auf volle Kraft rückwärts und Ruder hart links zu beordern. Beide Befehle wurden zwar pünktlich ausgeführt, aber im nächsten Momente saß das Schiff zwischen den Klippen fest. Es war mit fast der vollen Fahrt von $13^1/_2$ Sm. in der Stunde in die Felsen hineingerannt, wo es fest eingeklemmt sitzen blieb. Nachdem Passagiere und Mannschaft, sowie deren Effekten und ein Teil der Ladung durch eigene und fremde Hilfe geborgen waren, brach der Dampfer durch.

Da der vorhin erwähnte D. »Therapia« ungefähr zu gleicher Zeit denselben oder nahezu denselben Kurs gesteuert hatte, kam sein Journal über diese Fahrt zur Verlesung. Aus ihm ging hervor, daß der Dampfer am 5. Mai Trafalgar um 1 Uhr 55 Min. mit ca. 2 Sm. Abstand in NO $^1/_2$ N passierte. Auf der Wache von 4—8 Uhr nachm. kam der D. »Kurfürst« achteraus in Sicht, der die »Therapia« später überholte. Das Wetter war schön und klar. Am 5. Mai, morgens 1 Uhr, war es noch klar, um 3 Uhr war es neblig und um 4 Uhr häsig. Die gesteuerten Kurse waren bis um $12^3/_4$ Uhr nachts NW $^3/_4$ W, dann wurde NW $^1/_2$ W gesteuert und um 3 Uhr wurde auf W z N abgehalten.

Auf Grund dieses Tatbestandes, der zur Kenntnis gebracht worden war, begann die Vernehmung der Zeugen vor dem Seeamt durch seine Mitglieder sowie durch den Reichskommissar.

Es ergab sich: daß bei Berücksichtigung eines Gegenstroms, wie er dort beobachtet wird, der durch Viertelstrichpeilung festgestellte Abstand von 10 Sm. von Kap Trafalgar um 1.3 Sm. geringer wird. Da der Dampfer einige Male entgegenkommender Dampfer wegen zum Ausweichen nach Steuerbord gezwungen worden war, erhielt der Rudersmann auf der Wache von 8—12 Uhr die Anweisung nicht nördlicher zu steuern. Lot- und Lotleine lagen klar zum Gebrauch. Deviationsbestimmungen waren noch am Nachmittag vor der Strandung gemacht und ihr Ergebnis bei der Verbesserung des Kurses in Berücksichtigung gezogen worden. Die seit 1 Uhr nachts auftretenden Nebelschauer waren von ganz kurzer Dauer. Solange sie nicht vorherrschten, war die Luft feuersichtig. Weil der wachthabende Offizier diesen Eindruck von der Witterung hatte, weckte er den Kapitän nicht. Als er es schließlich um 2 Uhr mit Rücksicht auf das Nichtinsichtkommen des Feuers von Kap Vincent doch wollte, erschien der Kapitän an Deck.

Wenn der Kapitän, als er die Witterung beobachtete und nachdem er vom Bereitliegen des Lots und von allem Wissenswerten in Kenntnis gesetzt worden war, nicht gleich stoppen ließ, so geschah es, weil er nach der Aussage des II. Offiziers glaubte, daß die zur Zeit den Ausblick verhindernde Nebelbank, wie es ihre Vorgänger immer getan hatten, nach einigen Minuten verschwinden werde. Diese Annahme war verhängnisvoll, da, als der erwartete Augenblick des Klarwerdens um 2 Uhr 10 Min. eintrat, die Strandung nicht mehr abzuwenden war. Durch Zwischenfragen wird noch festgestellt, daß der D. »Therapia« in der Bai bei Kap Jagres ebenfalls sehr dicht unter Land gewesen ist. Als, wie schon vorhin erwähnt, der Kurs dieses Dampfers auf W z N geändert wurde, veranlaßten dort liegende Fischer durch optische und akustische Signale, daß noch weitere drei Strich südlicher gesteuert wurde. Mit diesem Kurs WSW kam »Therapia« aus der Bai frei.

Nach Schluß der Beweisaufnahme spricht der Reichskommissar aus, daß die Strandung des »Kurfürst« durch unsichtiges Wetter und Stromversetzung sowie durch Nichtbeachtung des Art. 16 Abs. 1 herbeigeführt worden ist. Die Navigierung von demjenigen Zeitpunkt an, an welchem die Peilungen vorgenommen wurden, ist nicht über allen Zweifel erhaben gewesen. Schon bei der ersten Peilung bei Trafalgar sei eine Stromversetzung in Erscheinung getreten; ferner scheint die Deviation und die Mißweisung nicht peinlichst genau an den Kurs angebracht worden zu sein, wodurch der wahre Kurs nördlicher gewesen sein wird, als er in der Karte eingetragen ist. Wird hierzu noch eine Stromversetzung hinzugenommen, so ist die Strandung sehr wahrscheinlich. Dem Kapitän macht der Reichskommissar zum Vorwurf, daß er, als er um 2 Uhr an Deck kam, unterlassen habe, abzuhalten und die Fahrt zu mäßigen. Den Hauptvorwurf an der Strandung treffe aber den II. Offizier, weil er unterlassen hatte, den Kapitän sofort nach Eintritt der zeitweise unsichtigen Luft zu wecken. Das öffentliche Interesse an diesem Schiffsunfalle sei ein weit höheres als bei anderen Schiffsunfällen, denn es handle sich um einen Passagier- und Reichspostdampfer, und auf einem solchen Dampfer habe die Leitung besondere Pflichten zu erfüllen. Er müsse daher zu seinem Bedauern den Antrag stellen, sowohl dem Kapitän als auch dem II. Offizier das Patent als Schiffer auf großer Fahrt zu entziehen.

Hierauf sprach Herr Rechtsanwalt Dr. Bohn als Beistand des Kapitäns und Herr Navigationslehrer Hahn, Leer, als Beistand des II. Offiziers. Beide Herren, der eine vom juristischen der andere vom nautischen Standpunkt, glauben, daß eine Patententziehung nicht gerechtfertigt sei, weil hier keine groben Vergehen im Sinne des Gesetzes vorliegen.

Der Spruch des Seeamts, der bis zum 31. Mai ausgesetzt worden war, lautet:

»Die Strandung des Dampfschiffes »Kurfürst« am 5. Mai 1904, 3 Meilen östlich von Kap Sagres ist darauf zurückzuführen, daß die Feuer von St. Vincent und Sagres sowie das Land durch Nebel völlig verhüllt waren und daß der »Kurfürst« durch eine unvermutete Strömung nördlich versetzt wurde. Die Strandung wäre vermieden worden, wenn der Kapitän rechtzeitig vom wachhabenden Offizier auf Deck gerufen worden wäre, um die notwendigen Maßregeln zu treffen, und wenn dieser Offizier die ihm zu Gebote stehenden Mittel für die Sicherheit des Schiffes angewandt hätte. Der wachhabende *II. Offizier*, Ferd. W. Wilh. Schwarz, hat hierdurch gezeigt, daß er nicht die Eigenschaften besitzt, welche von einem Schiffsführer verlangt werden müssen, und das Seeamt *entzieht ihm daher die Befugnis, deutsche Kauffahrteischiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen.* Die Befugnis, als Seesteuermann auf großer Fahrt zu fahren, wird ihm belassen. Der Antrag des Reichskommissars, dem Kapitän West die Befugnis zum Schiffer auf großer Fahrt zu entziehen, wird abgelehnt.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Firma G. H. Thyen in Brake-Oldbg. übernahm von der Braker Heringsfischerei A. G. den Neubau von **drei Segelloggern**. Die Schiffe werden aus Siemens-Martin-Stahl nach den Vorschriften des Germ. Lloyd für dessen Klasse 100 A (E) K gebaut. Länge 24,05 m, Spantbreite 6,5 m, Seitenhöhe 3,12 m. Die Lieferung erfolgt zur nächstjährigen Fangzeit.

* * *

Das Reichsmarineamt hat für eine Anzahl von Schiffen der Kriegsmarine **Parsons-Dampfturbinen** gekuppelt mit Gleichstrom-Dynamos in Auftrag gegeben. So erhalten S. M. Schiffe »Roon«, »Hessen« und »N« je vier solcher Maschinensätze mit einer Einzelleistung von 65 Kw. Die kleinen Kreuzer S. M. S. »Berlin«, »Lübeck« und »M« je zwei Maschinen mit 45 Kw. zur Erzeugung der an Bord nötigen elektrischen Energie.

* * *

Stapelläufe.

Fischerkutter »**Präsident Dr. Herwig**«, **H. F. 252** lief am 18. Mai auf der Wriedeschen Werft, Finkenwärder, vom Stapel. Das neue Fahrzeug schließt sich in seiner Bauart dem Typ des gewöhnlichen Finkenwärder Kutters an, jedoch sind bei dem Bau jene Anforderungen berücksichtigt, die von maßgebender Seite für die Erhöhung der Seesicherheit bei Fischerfahrzeugen gestellt werden. Am 23. Mai erfolgte die Probefahrt zur Zufriedenheit aller Beteiligten.

* * *

Am 27. Mai lief in Gegenwart S. M. des Kaisers das auf der Schichau-Werft in Danzig erbaute Linienschiff »**Lothringen**« glücklich vom Stapel.

* * *

Am 28. Mai lief von der Germania-Werft in Kiel der für hamburgische Rechnung bestimmte kleine Dampfer »**Germania**« glücklich vom Stapel.

* * *

Am 30. Mai wurde auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Reederei H. C. Horn in Schleswig im Bau befindliche Dampfer »**Therese Horn**«, Stapel Nr. 239, glücklich ins Wasser gelassen. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 312' 0" engl. × 45' 2" × 28' × 6"; Tragfähigkeit ca. 4800 t.

* * *

Probefahrten.

Der für den Oldenburger Ziegelverkaufsverein auf der Seebeckschen Werft in Bremerhaven erbaute Dampfer »**Stadt Oldenburg**« machte am 21. Mai eine zufriedenstellende Probefahrt. Das Schiff ist 35 m lang und 7 m breit.

* * *

Am 25. Mai machte der auf der Schiffswerft der Herren Schömer & Jensen in Tönning für den Hanseatischen Lloyd, Lübeck, erbaute Dampfer »**Prosper**« eine zufriedenstellende Probefahrt von Tönning über Eiderfeuerschiff bis zur Insel Helgoland. Hierbei indizierte die Maschine im Minimum auf der ersten Strecke bei 0.5 Füllung und 84 Umdrehungen 440 HP. und auf der zweiten Strecke bei 0.7 Füllung und 91 Umdrehungen 570 HP., wobei das Schiff eine Geschwindigkeit von $10^1/_4$ Sm. und bezw. $11^1/_4$ Sm. in der Stunde erlangte. Der neue Dampfer »Prosper« mißt 1350 t Tragf. nach dem deutschen Tiefladegesetz und ist ein wertvoller Zuwachs für die junge Reederei, deren Gesammttonnage nunmehr 4900 t beträgt.

* * *

Am 26. Mai machte der für die Deutsche Ostafrika-Linie bestimmte auf der Werft von H. C. Stülken, Sohn, erbaute Schleppdampfer »**Paul**« eine zufriedenstellende Probefahrt.

* * *

Am 29. Mai machte der von Blohm & Voss für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Doppelschrauben-Touristendampfer »**Meteor**« eine bis in die Nordsee reichende Probefahrt, die zur sofortigen Abnahme des Schiffes führte. Im Verlauf der Probefahrt, an der auf Einladung der Reederei und der Werft eine große Anzahl Gäste teilnahmen, hielt u. a. Herr Generaldirektor Ballin eine sehr bemerkenswerte, den Lesern durch die Tagespresse bekannt gewordene Rede.

Die Errichtung der »**Nordseewerke**« **Emder Werft und Dock, A.-G.** ist nunmehr so weit gediehen, daß jetzt die amtliche Bekanntmachung erlassen wird, in der zur Geltendmachung etwaigen Widerspruchs gegen die Anlage aufgefordert wird.

Vermischtes.

Die **Verweigerung eines Schiffszertifikats** durch das Handelsamt für den **Turbinendampfer »Prinzeß Maud«** hat in englischen Schiffahrtskreisen großes Aufsehen erregt. Der Dampfer war bei Denny and Brothers, Dumbarton zur Fahrt auf dem Irischen Kanal erbaut. Der Beaufsichtiger des Board of Trade hatte verlangt, daß die Turbinen-Kondensatoren einer besonderen Untersuchung daraufhin unterworfen würden, ob sie einem hydraulischen Druck von 30 lb standhielten, und ferner daß einige Verstärkungen daran angebracht würden. Die Werft weigerte sich das zu tun und appellierte, als die Ausstellung des Zertifikates verweigert wurde, an den »Court of Survey«, der entschied, daß die Vorenthaltung des Zertifikates ungerechtfertigt sei.

Prüfungswesen.

Die für Geestemünde auf Montag, den 20. Juni d. J. angesetzte Prüfung für Seesteuerleute und für Schiffer auf großer Fahrt ist auf Freitag, den 17. Juni, morgens 8 Uhr verlegt worden. Meldungen dazu nimmt bis zum Tage vor der Prüfung der Navigationsschuldirektor Herr Prahm in Geestemünde entgegen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Nach dem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind 109 Personen aus Seenot (73 durch Boote, 36 durch Raketenapparate) gerettet worden. Aus dem Unterstützungsfond sind Mk. 3675 an Bedürftige gezahlt worden, aus der Laeisz-Stiftung kamen Prämien im Betrage von Mk. 2745 zur Verteilung. Im Ganzen sind Mk. 7003 als Prämien zur Verteilung gekommen.

* * *

Die Deputation für Handel und Schiffahrt zu Hamburg macht im Amtsblatt auf eine Anzahl von Veränderungen im Seezeichen- und Leuchtfeuerwesen auf der Unterelbe aufmerksam. (Positionsänderungen der Spierentonnen K, JK und J. Roter Sektor in den Leuchtfeuern von Brunshausen und Juelssand.)

* * *

Die Altonaer Handelskammer hat, wie aus ihrem kürzlich herausgegebenen Jahresbericht hervorgeht, mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, daß die am 1. Juli 1904 in Kraft tretende Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe einigen der vorgetragenen Wünsche Rech-

nung trägt, insbesondere von dem allgemeinen Ankerverbot im Hauptfahrwasser Ausnahmen zu Gunsten der mit lebenden Fang aufkommenden sowie der ihr Gewerbe vor Anker ausübenden Fischer zuläßt.

* * *

Eine der größten Goldsendungen, die je über den Ozean nach Europa gelangt sind, traf mit dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd »Kaiser Wilhelm II« in Cherbourg ein. Die Sendung belief sich auf 42 592 648 Fr. 42 Centimes und bildet einen Teil des Lösegeldes für den Panamakanal. Im Anschluß hieran mag auch gleich gesagt sein, daß der französische Dampfer »La Lorraine« auf seiner letzten Reise 1 900 000 £ nach Havre gebracht hat.

* * *

Bei der durch das Seeamt zu Hamburg vorgenommenen Untersuchung der Todesursache eines Schiffsjungen an Bord des Segelschiffs »Eduard« erklärt der Reichskommissar, daß eine Rettung (der Junge war über Bord gefallen) vielleicht ermöglicht worden wäre, wenn sich eine selbstleuchtende Rettungsboje an Bord befunden hätte und bei dem Unfall im Gebrauch genommen wäre.

* * *

Den Kapok-Rettungskörpern für Schiffahrt, Patent Baswitz, hat die Regierung der Vereinigten Staaten auf der Weltausstellung in St. Louis einen Platz in ihrer eigenen Wohlfahrts-Abteilung unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

* * *

Ausland.

Der Passagepreis für Zwischendeckspassagiere von England nach New-York ist von allen beteiligten Reedereien auf 2 £ per Kopf festgesetzt.

* * *

Das englische Handelsamt bringt aus Anlaß von Beschwerden in Erinnerung, daß Kauffahrteischiffe ihre Nationalflagge zu zeigen haben, wenn ein englisches Kriegsschiff unter der Kriegsflagge den Signalbuchwimpel geheißt hat.

* * *

Am 26. Mai wurde in London von deutschen, englischen und französischen Delegierten die internationale Seglerunion definitiv errichtet, der bereits 1 367 000 t N.-R. angehören oder über 75 pCt. der Gesamttonnage. Die Minimal-Frachtraten für die Hauptreisen wurden festgesetzt.

* * *

Die österreichische Regierung beabsichtigt eine Dampferlinie zwischen Österreich und Argentinien zu subventionieren. Die staatliche Unterstützung würde dem Reeder R. v. Mihanowitsch zufallen, der sich gegebenenfalls bereit erklärt hat, eine Anzahl seiner Schiffe in den Dienst der geplanten Linie zu stellen.

* * *

Die nach einem Beschluß des Parlaments der Vereinigten Staaten eingesetzte »Merchant Marine Commission« hat mit einer Untersuchung über die Lage von Reederei und Schiffbau in den Vereinigten Staaten begonnen und bereits am ersten Tage sehr bemerkenswerte Aussagen gezeitigt.

* * *

Nach einer Meldung der »Frankf. Ztg.« verfügte die Regierung der Ver. Staaten, daß Einwanderer im Besitz von mindestens 10 Dollars sein müssen, auch wenn sie ein Bahnbillet haben und von Verwandten erwartet werden.

* * *

Die Schiffahrt auf dem Orinocofluß wurde am 1. Juni wieder für den auswärtigen Handel eröffnet.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 1. Juni. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied, Herrn Kapt. Ernst Petersen in üblicher Weise geehrt worden war, berichtete der Vorsitzende über die zahlreichen Eingänge. Unter ihnen war insbesondere ein von der See-Berufsgenossenschaft dem Verein zur Kenntnis gebrachter Bericht über die Seeamtsverhandlung des Unfalls auf dem Dampfer »Alene« von Bedeutung. — Laut Tagesordnung beschäftigte sich der Verein sodann mit einer internen Verbandsangelegenheit, wobei die Öffentlichkeit ausgeschlossen wurde. — Nächste Sitzung am 6. Juli.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 26. Mai abgehaltenen Versammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: Navigationsschulwesen. Aus Nr. 9 der diesjährigen »Seefahrt« wurde ein Artikel »Ein altes Ziel — ein neuer Weg« von J. K. verlesen. Hiermit wurde ein Artikel, welcher vor einigen Jahren in der »Marine-Rundschau« unter dem Titel »Brauchen wir eine Nautische Hochschule?« erschien, verglichen, da beide Artikel von demselben Gedanken durchweht sind. Sodann wurde der Artikel in der »Seefahrt« zur Diskussion gestellt. Wie unser Verein auch früher schon stets betont habe, genügen die auf einer Navigationsschule erworbenen Kenntnisse nicht mehr, um z. B. das Handelsgesetzbuch, die Seemannsordnung, sowie andere Gesetze und Verordnungen so zu beherrschen, wie es zur eigenen Sicherheit notwendig sei. Eine genaue Kenntnis sowie das Verständnis für richtige Behandlung und Handhabung der Schiffsgeschütze, der Feuerwerkskörper und anderer nicht ungefährlicher Einrichtungen für das Rettungswesen zur See werde weder auf der Navigationsschule noch bei der mangelhaften Ausbildungsweise »vor dem Maste« erzielt. Auch fehle uns die Kenntnis jeglicher Handelswissenschaften, welche von nicht zu unterschätzendem Werte sei, wenn man dem Reeder in kommerzieller Beziehung so dienen sollte, wie es neuerdings besonders von Kapitänen verlangt werde. Es sei allerdings anzunehmen, daß viele Kapitäne und Offiziere einer »Akademie der Handelsmarine« unsympathisch gegenüber stehen werden, nachdem unser Verein schon vor mehreren Jahren mit seinem Wunsche auf Widerstand gestoßen sei, daß auf den Navigationsschulen von Prüflingen ein richtiges und nicht nur verständliches Deutsch verlangt würde. Wie sehr unser aus 1300 Kapitänen und Schiffsoffizieren bestehender Verein, die Gelegenheit, mehr lernen zu können, herbeiwünscht, indem er die Furcht vor dem Mangel an den nötigen Mitteln erst in zweiter Linie sprechen läßt, geht daraus hervor, daß folgende Resolution einstimmig gefaßt wurde: »Der Verein spricht dem von J. K. verfaßten Artikel in der »Seefahrt« Nr. 9 seine vollste Anerkennung aus. Er würde es mit Freuden begrüßen, wenn der Handelsmarine eine Akademie geschaffen würde, auf welcher er die auf der Navigationsschule gelassenen Lücken auszufüllen in der Lage ist.« Es sei zu hoffen, daß die Navigationslehrer, besonders die aus unserem Stande hervorgegangenen, als natürliche Förderer unserer geistigen Bestrebungen, ihre Mitarbeit an diesem Wunsche nicht versagen werden. Nachdem der Vorsitzende über eine Kommissionssitzung im Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine Bericht erstattet hatte, war Schluß der Versammlung.

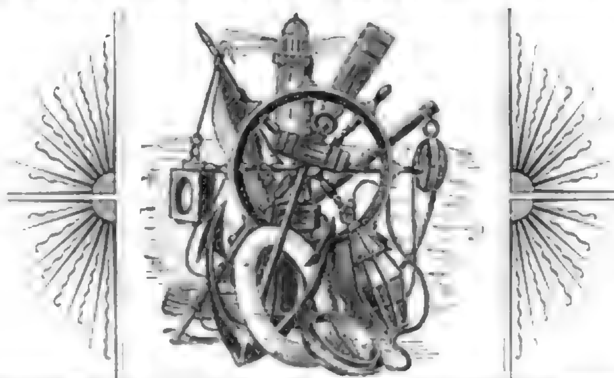
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Nachruf! Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg beklagt den Verlust seines jungen Mitgliedes Herrn Kapt. ***Emil Petersen*** aus Flensburg, der infolge eines Unglücksfalles in Duala (Kamerun) gestorben ist.

Dem **Jahresbericht** des **Seeschiffer-Vereins »Stettin«** (für 1903—1904) wird ferner entnommen:

In den verschiedenen Sitzungen des Vereins wurden hauptsächlich Gegenstände auf die Tagesordnung gesetzt, welche auf dem Verbandstage zur Sprache gekommen sind. Aber auch andere Gegenstände, die von allgemeinen Interesse sind, wurden eingehend behandelt und können wir nicht umhin, hier Herrn Navigationslehrer Fromm unsern Dank abzustatten für die verschiedenen eingehenden Referate, welche er im Laufe dieses Winters hielt.

Unsere Eingabe an den Herrn Regierungspräsidenten, betr. die Bitte, um eine bessere *Bezeichnung der Vineta- und Zinnowitz-Bank* ist abschlägig beschieden, da die gewünschte Bezeichnung im öffentlichen Interesse nicht notwendig erscheint.

Unsere Wünsche, betr. besserer *Bezeichnung der „Selliner Ausbootstelle"* haben eingehende Erwägungen hervorgerufen und sind noch nicht abgeschlossen. Es ist Hoffnung vorhanden, daß hier Abhilfe geschaffen wird.

Resolution zum Ruderkommando. Auf unseren Antrag wurde dieser Resolution, welche die hohe Regierung bittet, dem sinngemäßen Ruderkommando möglichst bald internationale Geltung zu verschaffen, der Nachsatz hinzugefügt, deutsche Lotsen im Geltungsbereich der Kaiserl. Verordnungen anzuweisen, nur die deutschen Kommandoworte auf allen Schiffen zu gebrauchen. Wir haben uns in mehreren Sitzungen mit dieser Frage und deren Tragweite beschäftigt und erhoffen gerade von der strikten Ausführung derselben eine schnellere Anbahnung der Internationalität des neuen Ruderkommandos. Anschließend hieran wollen wir vorweg bemerken, daß in unserem Verein im Februar der Beschluß gefaßt wurde, auf allen Stettiner Schiffen vom 1. April 1904 ab nur die Kommandoworte »Nach Steuerbord und »Nach Backbord« sinngemäß zu gebrauchen. Wir hoffen damit die bequemste Übergangsform für die Kaiserl. Verordnung vom 18. Oktober 1903 gefunden zu haben. Allen aktiven Stettiner Kapitänen, sowie den Lotsenkommandeuren in Stettin und Swinemünde ist hiervon Kenntnis gegeben.

Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann. . . . . Auch die Frage, ob nicht für Steuermannsaspiranten das Einjährigen-Zeugnis als Vorbedingung wünschenswert sei, wurde in unsern Sitzungen eingehend erörtert. Für und Wider sind von verschiedenen Kapitänen und Navigationslehrern beleuchtet und es ist vorläufig die Tatsache nicht aus der Welt zu schaffen, daß Leute mit der einfachsten Schulbildung tüchtige Navigateure und hervorragende Seeleute geworden sind. Beschlüsse sind, mit Rücksicht auf diese Wahrheiten, nicht gefaßt, doch werden wir diesen Gegenstand im Auge behalten müssen, denn die Gefahr, welche durch die Ausbildung und Erziehung der Kadetten eventuell dem Schiffsoffizierstande droht darf nicht unterschätzt werden.

Von den anderen Gegenständen, welche noch in unserem Verein behandelt wurden, sind noch hervorzuheben Hugo-Terra-Fall. Es ist der Beschluß gefaßt, ein Gnadengesuch für beide Führer einzureichen, wenn die eingelegte Revision nicht ein milderes Urteil zeitigt.

Die Beratungen über zu errichtende Pensionskassen haben kein abschließendes Resultat ergeben. Aufgeschoben ist hoffentlich nicht aufgehoben, wenn, wie wir hoffen und wünschen, für unsere Reedereien wieder bessere Zeiten kommen, wollen wir gemeinsam mit diesen dieser Frage näher treten.

Durch die Versetzung des Herrn Navigationslehrers Köhler ist wieder eine Lücke in unserm Vorstand gerissen. Wir wollen dem Herrn noch unsern Dank aussprechen für die Hingebung, welcher er in seiner Stellung als Schriftführer dem Verein während seiner 2jährigen Tätigkeit widmete.

Wenn wir zum Schluß unseres Berichtes uns die Frage vorlegen: Haben unsere Bestrebungen und Arbeiten im allgemeinen Erfolge erzielt und haben alle Mitglieder von dem Verein den Nutzen gehabt, den sie bei dem Eintritt in denselben erwarteten? Die Antwort hierauf kann nur lauten: Jeder empfängt nur soviel von dem Verein, als er selbst gibt. Das dem § 1 unserer Satzungen, »Zweck des Vereins ist gegenseitige Belehrung«, von allen Mitgliedern, die die Versammlungen besucht haben, Rechnung getragen ist, können wir hier mit Genugtuung bestätigen. Der Schluß soll dementsprechend ein Dank sein an alle, welche uns bei unseren Bestrebungen unterstützt haben mit der Bitte, das Standesinteresse des deutschen Seemanns in allen Lebenslagen aufrecht zu halten. Unserm Verein liegen noch große Pflichten ob, der Einzelne ist nicht im Stande, sie zu erfüllen, nur gemeinsame Arbeit kann uns die Ziele erringen lassen, die uns im allgemeinen erstrebenswert erscheinen.

Berichtigung. Auf Seite 268 im zweiten Absatz steht: »Im Winter sind für den finnischen Meerbusen etc.« Es soll heißen: »*Des Weiteren* sind etc.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 24. **Hamburg, den 11. Juni.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Rechtsverbindlichkeit der Anordnungen von Seemannsämtern im Auslande für Schiffsleute.

Wie uns von geschätzter Seite unter Hinweis auf die Ausführungen (S. 257/58) zu obigem Thema mitgeteilt wird, hat sich die am Schluß unserer damaligen Bemerkungen ausgesprochene Hoffnung bestätigt. Der Oberstaatsanwalt hat infolge der eingelegten Beschwerde des Kapitäns die Staatsanwaltschaft zur Wiederaufnahme des Verfahrens gegen die betr. Matrosen wegen Vergehens gegen § 101 der Seemannsordnung angewiesen. Damit ist also vom Ober-Staatsanwalt anerkannt, daß gemäß § 129 der Seemannsordnung die Anweisung des deutschen Konsuls, einerlei ob sie materiell richtig oder unrichtig war, zunächst einmal befolgt werden mußte. Damit ist die Angelegenheit der richterlichen Entscheidung überwiesen; über ihr Ergebnis werden wir berichten.

* * *

Heuerbaase — Schiffsjungen.

Im 2. Heft des 13. Jahrgangs der »Blätter für Seemanns-Mission« nimmt der Seemannspastor Herr W. Thun in längerer Ausführung zu der Stellenvermittelung unbefahrener, insbesondere binnenländischer Schiffsjungen durch Heuerbaase Stellung. Er kommt hierbei, gestützt auf ein manigfaltiges, teils selbst gesammeltes, teils aus beglaubigten Zuschriften ihm zugestelltes Material zu einem vernichtenden Urteil. Zu dem Ergebnis, daß die Schiffsjungen trotz übertrieben hoher Kosten (als Gebühr für eine Stellung und als Entgelt für ihre Ausrüstung) nicht nur ganz miserabel ausgerüstet werden, sondern auch im Widerspruch zu der ihnen vom Heuerbaas vorher gegebenen Versprechung, recht oft auf seeuntüchtigen, meistens aber auf nichtdeutschen Schiffen Unterkunft finden. Und nicht einmal immer als Schiffsjunge, auch als Koch und Steward werden sie schließlich untergebracht, man möchte sagen: shanghait. So sehr eine solche gewissenlose Ausbeute auch Verurteilung verdient und ein staatsanwaltliches Einschreiten erfordert, schlimmer als die Folgen dieses Vergehens ist der Umstand, daß die jugendlichen Schiffsjungen wochenlang sich selbst und den Versuchungen der Hafenstadt preisgegeben sind, ehe sie eine Stellung erhalten. Welche Gefahren für ihr sittliches und moralisches Empfinden. Und sie werden noch dadurch erhöht, daß die jungen Menschen nach ausländischen Häfen, meistens nach Liverpool, zum Warten auf eine Chance auf einem ausländischen Schiff gesandt werden.

Die Behandlung der Jungen auf fremdländischen Schiffen läßt oft sehr viel zu wünschen übrig. »Auf österreichischen habe ich«, sagt Herr Pastor Thun, »noch nie von guter gehört; vollends wenn ein deutscher Junge unter die aus Kroaten, Slovaken etc. bestehende Besatzung kommt, so tut der Deutschenhaß das Seine, um seine Stellung zu einer unerträglichen zu machen. Auf italienischen, spanischen, griechischen Schiffen einen Jungen unterzubringen, kann bisweilen einem Verbrechen gleichkommen. Dazu bleiben nun viele der auf fremde Schiffe Verschleppten im Auslande, suchen sich Stellung meist auf englischen Schiffen (30 pCt. der Besatzung sind Ausländer), ihre Naturalisation soll erleichtert werden, entziehen sich der Wehrpflicht

und gehen dem Vaterlande verloren. Andere wieder verlieren nach derartigen Erfahrungen die Lust, beim Seemannsberuf zu bleiben, und haben beträchtliche Zeit und hunderte von Mark, die für ihre Ausbildung besser hätten verwandt werden können, nutzlos ausgegeben; von manchen wird überhaupt nichts mehr gehört.«

Hofft der Herr Verfasser der Abhandlung auch auf eine Besserung der Verhältnisse durch die Bestimmungen des Stellenvermittler-Gesetzes vom 2. Juni 1902, so hält er doch die Selbsthilfe der beteiligten Kreise für wichtiger. Deshalb wendet er sich zunächst an die Angehörigen, denen er Vorsicht gegenüber den Versprechungen der Landhaie empfiehlt. Dann rät er ihnen, ehe sie mit Heuerbaasen in Verbindung treten, sich zunächst immer »an die Schiffsjungenmeldestelle Bremen, Seemannshaus zu wenden und Prospekte zu erbitten (falls die Kadettenschulschiffe des Norddeutschen Lloyd in Bremen oder des »Deutschen Schulschiff-vereins« in Oldenburg nicht in Betracht kommen).

Wenn Herr Thun weiter sagt: »Daran sei auch hier wieder erinnert, daß der Seemannsberuf keine Besserungsanstalt für sittlich gefährdete oder verdorbene Jungen ist. Bei der völligen Gebundenheit an Bord und der ebenso völligen Ungebundenheit an Land verkommen solche in der Regel bald gänzlich.« — dann zeigt er sich als guter Beobachter seemännischen Wesens und seemännischer Verhältnisse.

Wir wünschen dem unerschrockenen Vorgehen des Herrn Pastors weitgehendste Unterstützung und den ihm gebührenden Erfolg.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Bergung des deutschen Vollschiffes „Neck" durch Schlepper. Auf der Reise von London nach New-York war „Neck" am 11. Januar 8 h p. m. querab von St. Catherines Pt., wo das Wetter sehr stürmisch war und in diesem Zustande bis 9 h 30 blieb, als plötzlich Stille eintrat und das Schiff mit der Tide dem Lande zutrieb. Um 11 h wurde ein Anker und um 5 h am nächsten Morgen der andere fallen gelassen. Da sich „Neck" trotzdem zusehends dem Lande näherte, wurden Signale geheißt, worauf zwei Schlepper herauskamen, sich aber vergeblich bemühten, das Vollschiff weg zu tauen. Als am Morgen des 13. Januar ein starker WSW-Sturm mit grobem Seegang aufkam, feuerte „Neck" in Zwischenräumen Raketen als Notsignal ab. Hierauf aufmerksam gemacht, versuchten die Rettungsstationen von St. Catherine und Black Gang Rettungsboote zu Wasser zu bringen. Als sich diese Bemühungen wegen des hohen Seegangs als erfolglos erwiesen hatten, fragte der Kapitän des „Neck" durch Signale an: ob Hife zur Hand sei, wenn er das Schiff auf Strand setze. Auf eine bejahende Antwort sollte dieses letzte Mittel zur Rettung der Menschenleben unternommen werden, als sich der Schlepper „Hektor" (175 i. HP.) dem Schiff näherte und nach längerem Bemühen eine Trossenverbindung herstellte. Das Schiff lag dann — es war 12 h p. m. — WzN an und querab von Black Gang Chine, etwa 500 Yards vom Lande entfernt. Um 2 h a. m. am 14. schlippte „Neck" die Ankerketten, worauf die Schlepptätigkeit begann und nur langsam von Statten ging. Quer ab vom Nap-Feuerschiff reichte infolge zunehmenden Windes und Seegangs die Maschine von „Hektor" nicht mehr aus. Der Schleppzug trieb dem Lande zu. Da kam Schlepper „Ajax" (105 i. HP) zur Hilfe. Beiden gelang es schließlich „Neck" auf der Reede von Southampton vor Anker zu bringen. — Diese von den Klägern gegebene Schilderung des Hergangs wurde von der Beklagten und demgemäß auch vom Gericht als richtig anerkannt. Das Gericht (19. Mai) erkannte auf 3000 £ Bergelohn, von dem „Hektor" 2500 £, „Ajax" 500 zugesprochen wurde. Der Wert des geborgenen Schiffes war 17 193 £, der der Schlepper 16 000 und 11 000 £.

Beabsichtigte Maßregeln zur Hebung der russischen Handelsschiffahrt.

H. Hahn. (Rußland.)

Der Krieg mit Japan, kann man sagen, hat das ganze wirtschaftliche und soziale Leben Rußlands zum Stillstand gebracht. Gleich nach Ostern sollte ein Kongreß zur Beratung über Maßregeln zur Hebung der russischen Handelsschiffahrt stattfinden. Infolge des Krieges ist dieser Kongreß auf unbestimmte Zeit aufgeschoben worden. Inzwischen hat jedoch die russische Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen die Meinungen und Gutachten, welche ihr in Anlaß der von ihr projektierten Maßregeln zur Hebung der russischen Handelsschiffahrt zugegangen sind, im Druck erscheinen lassen. Da diese Gutachten nur von solchen Personen, Gesellschaften und Behörden herrühren, die auch an dem beabsichtigten Kongreß teilnehmen sollen, so geben sie ein vollständiges Bild darüber, wie sich die interessierten Kreise in Rußland zu dieser Frage stellen.

Die Hauptverwaltung stellte folgende drei Kardinalfragen: 1) Durch welche Mittel könnte die russische Handelsschiffahrt gehoben werden und was steht ihrer gedeihlichen Entwickelung entgegen; 2) ist es wünschenswert, staatliche Darlehen auf zu erwerbende Dampfer zu gewähren, in welcher Höhe und zu welchen Bedingungen und 3) wäre es zweckmäßig zur Förderung des Rederei-

wesens russischen Dampfern Prämien für zurückgelegte Strecken und beförderte Waren zu zahlen und in welcher Höhe.

Wenn unter den eingelaufenen Meinungen und Gutachten sich auch etliche befinden, die durch ihre Naivität und vollständige Unkenntnis des Seewesens auffallen, so treffen wir doch auch manche recht sachkundige und praktisch verwertbare Ratschläge. Sehr charakteristisch ist es, daß sich die Mehrzahl gegen die einseitige Unterstützung und Begünstigung der Dampferflotte ausspricht und verlangt, daß alle beabsichtigten Maßregeln in gleichem Maß sowohl Dampfern, als auch Seglern zugute kommen sollen. Ebenso spricht sich die Mehrzahl dagegen aus, daß Darlehen und sonstige Vergünstigungen nur beim Kauf von Dampfern von nicht weniger als 1000 t Raumgehalt gewährt werden sollen. Diese Proteste beweisen, daß die Segelflotte noch eine recht bedeutende Rolle im wirtschaftlichen Leben Rußlands spielt und daß die Hauptverwaltung durch Ignorierung ihrer Interessen und Bedürfnisse die Segelflotte dem wirtschaftlichen Ruin aussetzen würde.

Sehr sympathisch berühren einige Gutachten, die darauf hinweisen, daß mit Geldunterstützungen an die Handelsflotte eigentlich nichts erreicht werden kann. Es unterliegt ja keinem Zweifel, heißt es in einem der Gutachten, daß es mit Hülfe von staatlicher Unterstützung möglich wäre, hunderte, ja tausende von Handelsdampfern zu erwerben oder zu bauen. Die Folge davon wäre aber nur eine Krisis auf dem internationalen Frachtenmarkt. Die Frachten würden auf ein noch nie dagewesenes Niveau fallen und um die künstlich geschaffene Flotte zu erhalten, müßte der Staat immer neue und neue Opfer bringen, so daß von einer faktischen Förderung der Schiffahrt bei solchen Verhältnissen auch nicht im entferntesten die Rede sein könnte. Es wäre daher zweckmäßiger, heißt es in diesem Gutachten weiter, die Handelsflotte ihrer natürlichen Entwickelung zu überlassen und nur alle Hindernisse wegzuräumen, welche dieser Entwickelung entgegenstehen, namentlich allen Bureaukratismus, und es allen Behörden und Personen, welche mit der Schiffahrt zu tun haben, wie Zoll-, Hafen- und Quarantänebeamten, einzuschärfen, daß sie nicht allein der Schiffahrt keine Schwierigkeiten in den Weg legen sollen, sondern nach Kräften sich zu bemühen haben, dieselben zu unterstützen und zu fördern, den Seeleuten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. In anderen Gutachten wird dann in Ergänzung dieser Ausführungen darauf hingewiesen, einen wie großen und unersetzbaren Verlust die Schiffahrt durch die umständliche und zeitraubende Zollbesichtigung trägt und welchen Schaden ihr die Umständlichkeiten der Hafenbehörden und die unmotivierte Strenge der Sanitätsbeamten zufügt.

Der Frage inbetreff der Gewährung von staatlichen Darlehen beim Erwerb von Handelsschiffen stellen sich fast alle Gutachten wohlwollend gegenüber, aber während einige der Meinung sind, daß Darlehn bis zur Höhe von 60 pCt., ja sogar 66 pCt. des Kapitalwerts der zu erwerbenden Fahrzeuge gewährt werden sollen, bestehen andere darauf, daß die Darlehen nicht 25 pCt. des Werts der Schiffe übersteigen sollen. Die letzteren motivieren ihre Meinung vollständig richtig damit, daß hohe staatliche Darlehen nur Spekulationsunternehmungen ins Leben rufen würden und daß Spekulanten ohne irgend welche eigene Mittel sich bemüßigt fühlen werden, das Reedereiwesen in ihre Geschäftskreise zu ziehen. Den bestehenden alten und soliden Geschäften würde dadurch nur eine unliebsame Konkurrenz entstehen und sobald dann schlechtere Zeiten eintreten würden, welche ein kapitalkräftiges Unternehmen, sich auf seine Reserven stützend, wohl überleben kann, so würden alle Spekulationsunternehmungen, die nur mit den ihnen als Darlehen gewährten staatlichen Geldern operieren, zusammenbrechen. Der Staat würde dann plötzlich Eigentümer einer großen Anzahl von Handelsdampfern werden, mit denen er nichts anzufangen wüßte und die er notgedrungen mit großem Verlust wieder losschlagen müßte.

Inbetreff des Prozentsatzes, welchen Schiffsreeder, die ein staatliches Darlehen erhalten haben, zahlen müßten, sprachen sich alle dahin aus, daß derselbe gering sein muß. Einige verlangen sogar, daß der Staat gar keine Zinsen verlangen soll, höchstens 1—2 pCt., um seine Unkosten zu decken.

Ein ganz besonderes Interesse erheischen die Meinungen und Gutachten über die beabsichtigten Fahrprämien. Ganz unerwarteter Weise erweist es sich, daß die Mehrzahl der interessierten Personen gegen jegliche Prämien ist und zwar sprachen sich gegen die Prämien ausnahmslos alle baltischen Schiffahrtskreise, sowohl Börsenkomitees, als auch nautische Gesellschaften und einzelne Reedereien aus. Wir konstatieren dieses Faktum mit besonderer Genugtuung als Beweis, welch' ein gesunder Geist unter den baltischen Schiffahrtskreisen deutscher Herkunft herrscht. Klipp und klar erklären hier alle, daß sie sich eine Förderung der Schiffahrt durch ein Prämiensystem nicht versprechen können. Der Süden dagegen scheint nichts gegen die in Aussicht gestellten Prämien zu haben, wenigstens hat niemand aus dem Schwarzmeerrayon gegen dieselben etwas einzuwenden. Sehr sonderbar nimmt sich unter dieser Rubrik das Gutachten des Petersburger Hafenchefs aus, welches sogar an erster Stelle abgedruckt ist. Von einem Mann in solch' einer

verantwortlichen Stellung sollte man doch erwarten, daß er mit den einschlägigen Verhältnissen in anderen Ländern bekannt ist, namentlich, wenn er sich gemüssigt fühlt über diese Frage seine Meinung abzugeben, denn sonst ist ja der Wert eines solchen Gutachtens gleich Null. Indem der Chef des Petersburger Handelshafens sich dahin äußert, daß Meilengelder nur solchen Frachtdampfern gewährt werden sollen, die auch Passagiere befördern und Fahrprämien nur solchen Linien zu zahlen wären, die aus politischen Rücksichten eingerichtet worden sind, rät er in betreff der Höhe der zu gewährenden Prämien die einschlägigen Bestimmungen anderer Länder zum Beispiel zu nehmen und zwar hauptsächlich Deutschlands, da dessen Handelsflotte in der letzten Zeit sich ganz besonders stark entwickelt hat. Nach diesen Ausführungen zu urteilen ist der Chef des Petersburger Handelshafens der Meinung, daß die hervorragende Entwickelung der deutschen Handelsflotte einem Prämiensystem zuzuschreiben ist. Das ist, wie gesagt, ein bischen stark von einem Mann, dessen Stellung es doch eigentlich verlangt, daß er über die bestehenden Verhältnisse und Lage der Schiffahrt in anderen Ländern gut orientiert sein muß.

In einigen Gutachten wird dann auch auf Grund komplizierter Berechnungen die Höhe der zu gewährenden Fahrprämien bestimmt. In Hinsicht der einstimmigen und kategorischen Erklärung aller baltischen Schiffahrtskreise über die Nutzlosigkeit, ja sogar Schädlichkeit von Prämien für die Schiffahrt, kann man wohl hoffen, daß dieses Projekt nicht angenommen werden wird und man die russische Handelsschiffahrt ihrer natürlichen Entwickelung überlassen wird. Es wäre daher zwecklos auf diese Berechnungen näher einzugehen.

Anstatt der Schiffahrt Prämien zu zahlen, schlagen einige vor, der Staat möge die See-Versicherung in seine Hand nehmen, eventuell ein staatliches Institut zu diesem Zweck gründen, da russische Reeder höhere Versicherungsprämien zahlen müssen als ausländische. Dieser Vorschlag erfordert jedenfalls die ernsteste Berücksichtigung, denn die Seeversicherung verschlingt einen großen Teil des Verdienstes aller Reedereien und wenn der Staat sich dieser Sache annehmen wollte, so könnte er durch billige Prämiensätze der Schiffahrt den größten Nutzen erweisen.

Ebenso ernste Berücksichtigung fordern die Vorschläge, welche das Konsulats- und Feuerungswesen betreffen, sowie, daß die Hauptverwaltung die Herausgabe guter Navigationskarten in die Hand nehmen soll. Auch der Wunsch, alles aus dem Ausland bezogene Schiffsmaterial solle vom Zoll befreit werden, würde, wann er Berücksichtigung fände, sowohl dem Reedereiwesen, als auch dem Schiffbau große Dienste erweisen. Inbetreff des Schiffbaus äußern sich jedoch fast alle einstimmig dahin, daß es noch gute Weile damit hat, bis in Rußland Schiffswerften entstehen und prosperieren können. Bei der schwachen Entwickelung der Eisenindustrie in Rußland ist das ja auch ganz verständlich. Dagegen wird in einigen Gutachten die Forderung aufgestellt, daß es unumgänglich notwendig wäre, Docks zur Reparatur und Reinigung von Dampfern und Segelschiffen zu schaffen. Es heißt in diesen Gutachten, daß der jetzige Zustand, wo ein jedes russische Schiff zur Reparatur in's Ausland gehen muß, völlig unhaltbar sei. Weiter wird darauf hingewiesen, daß durch Schaffung von Docks zur Reparatur und Reinigung von Schiffen auch der Weg zum selbstständigen Schiffsbau geebnet werde. Solch ein gut eingearbeitetes Dock, welches über ein größeres Kontingent gut geschulter Arbeiter und Ingenieure verfügt, kann es mit der Zeit gewiß auch versuchen, eine Helling aufzustellen und einen Neubau zu übernehmen. Mit einem Mal alles sozusagen aus dem Nichts zu schaffen, ist nicht allein fast unmöglich, sondern auch nicht anzuraten. Für alle Unternehmungen muß erst der Boden vorbereitet werden.

Das ganze 225 Druckseiten umfassende erörterte Material der Gutachten zu den beabsichtigten Maßregeln zur Hebung der russischen Handelsschiffahrt hinterläßt den Eindruck, daß der größte Hemmschuh, der diesem gewünschten Ziel entgegensteht, der sozusagen »rechtlose« Zustand des Seewesens ist. Die bestehenden Gesetze sind alle ohne Ausnahme veraltet und entsprechen absolut nicht den modernen Verhältnissen. Weder das Havariewesen, noch die Beziehungen der Mannschaft zu den Offizieren, weder das Hypothekenwesen, noch die Unglücksfälle auf Seeschiffen sind den Anforderungen der Neuzeit gemäß in Rußland geregelt. Dieses Manko in der Gesetzgebung hat so unsichere und unhaltbare Zustände geschaffen, daß nicht allein das Kapital es vermeidet sich dem Reedereigeschäft zuzuwenden, sondern auch die Bewohner der Seestädte nichts mehr mit der Schiffahrt zu tun haben wollen. Bevor nicht alle Seiten des Seewesens ihre gründliche und wohlwollende gesetzliche Regulierung in Rußland finden, kann eine gedeihliche Entwickelung der Schiffahrt hier nicht erwartet werden. Der jetzige unsichere Zustand unterdrückt jeglichen Unternehmungsgeist. Es wäre daher wünschenswert, daß die Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen diesem Teil des Seewesens ihr Hauptaugenmerk zuwenden würde. Einer der Reeder im Süden erklärt direkt in seiner Eingabe, daß diese unsicheren Zustände in rechtlichen Fragen ihn veranlaßt haben, seine Schiffe unter griechischer Flagge fahren zu lassen.

Die XVIII. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft in Köln.

Zur lebhaften Befriedigung seiner Teilnehmer wickelte sich wie stets, so auch in diesem Jahre das Programm ab, wie es vom Vorstand der See-Berufsgenossenschaft für die 18. ordentliche Genossenschafts-Versammlung vorher festgestellt worden war. Hatte der Vorstand schon an den Vormittagen des 2. und 3. Juni in längeren Sitzungen vorbereitend für die Hauptversammlung gewirkt, so versammelten sich auf seine Einladung die Delegierten und Gäste erst am 3. Juni abends zu einer zwanglosen Zusammenkunft im Börsenkelier des Gürzenich zu Köln. Hier wurde die See-Berufsgenossenschaft von Herrn Wilhelm Zervas (Vorsitzender der Steinbruchs-Genossenschaft Köln) im Namen eines Komitees Rheinischer Herren auf das Freundlichste willkommen geheißen. Überzeugt von der Bedeutung und der Mission der deutschen Kriegsmarine in politischer und nationaler Beziehung, pries Herr Zervas die Handelsmarine als einen notwendigen Faktor im volkswirtschaftlichen Leben und die See-Berufsgenossenschaft wegen ihrer vorbildlichen Unfallverhütungs-Vorschriften als bedeutsame Förderin sozialer Bestrebungen. Diese freundliche Begrüßung gab dem Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft, Herrn Richd. C. Krogmann, Hamburg, zu warmen Dankesworten und zu dem Ausspruch Gelegenheit, daß er ein Weiterwandeln auf den bewährten Wegen der See-Berufsgenossenschaft als seine vornehmste Lebenspflicht auffasse. Seine Worte gipfelten in einem Hoch auf die stolze Industrie- und Seestadt Köln, auf die entgegenkommende Gastgeberin der S. B. G.

An der am nächsten Tage, am 4. Juni, im großen Saale des »Gürzenich« abgehaltenen Genossenschafts-Versammlung, die sich durch zahlreichen Besuch und rege Teilnahme an den Verhandlungen auszeichnete, nahmen regierungsseitig Teil: Als Vertreter des Reichs-Versicherungs-Amtes Präsident Gaebel, Regierungsrat Dr. Rieß, Reg. Rat Dr. Stöcker; als Kommissare des Herrn Staatssekretär des Innern, der Geh. Ob.-Reg.-Rat v. Jonquières, Geh. Ob.-Reg.-Rat Dr. Kaufmann und Kontreadmiral Thiele; als Vertreter des Herrn Staatssekretär des Reichs-Marineamts Kontreadmiral Vüllers und Korvettenkapitän Louran. Außerdem wohnte den Verhandlungen bei: der Direktor der Seewarte, Kontreadmiral Herz, Reichstagsabgeordneter Amtsgerichtsrat Kirsch und der Beigeordnete der Stadt Köln, Herr Pelmann.

Vor Eintritt in die reichhaltige Tagesordnung widmete Herr Richd. C. Krogmann, der die Beratungen leitete, dem Andenken des verstorbenen Geh. Kommerzienrat Sartori ehrende Worte der Anerkennung für die um die See-Berufsgenossenschaft erworbenen Verdienste. Der Verstorbene war eine Individualität mit gewaltiger Arbeitskraft, die er den Interessen der deutschen Seeschiffahrt in Wort und Schrift gewidmet hat. See und Wellen werden seinen Namen weitertragen und unvergessen lassen.

Im Anschluß an diesen Nachruf, richtete im Namen des durch Abwesenheit leider verhinderten Oberbürgermeisters von Köln, Herr Pelmann herzliche Begrüßungsworte an die See-Berufsgenossenschaft, deren sozialpolitisches erfolgreiches Streben er hervorhob. Im ähnlichen Sinne bewegte sich auch der Gedankengang einer bedeutsamen Begrüßungsrede, die als Vertreter des Staatssekretärs des Innern, Herr Geh. Rat v. Jonquières hielt. Im Namen des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Köln sprach sodann Herr Steller. Auch er, gleich den Vorrednern, wies auf die segensreiche Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft für die Hilfsbedürftigen und durch Unfall verletzten Seeleute hin.

Zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung wurden, sofern nicht besonders darauf hingewiesen wird, folgende Beschlüsse ohne Debatte und einstimmig gefaßt:

1) Wahl von zwei Beisitzern und zwei Schriftführern. Zu Beisitzern wurden die Herren Senator Wessels, Bremen und Handelskammerpräses Detleffsen, Flensburg, zu Schriftführern die Herren Kommerzienrat Gribel, Stettin und van Rensen, Emden, gewählt.

2) Wahl einer Kommission von drei Mitgliedern zur Prüfung der Legitimation der Erschienenen. Gewählt wurden die Herren Direktor Nolze, Bremen, Rodenacker, Danzig und Joseph L. Meyer, Papenburg.

3) Protokoll der 17. ordentlichen Genossenschaftsversammlung vom 6. Juni 1903. Auf die Verlesung wird verzichtet, da das Protokoll im Druck vorliegt und den Delegierten zugestellt worden ist.

4) Jahresbericht und Rechnungslage für 1903. Aus dem Jahresbericht, der ohne Diskussion angenommen wurde, weist der Vorsitzende unter lebhaftester Zustimmung der Delegierten auf den an einer Stelle des Berichts ausgesprochenen Wunsch hin, wonach dem jahrelangen Wirken auf dem Gebiete der Unfallverhütungs-Vorschriften sowie überhaupt in sozialpolitischer Beziehung nun eine Ruhepause folgen möge, damit sich Reeder und besonders Kapitäne erst ganz mit den zahlreichen neu erlassenen Vorschriften vertraut machen. Ferner erwähnt der Vorsitzende, daß der S. B. G. die Untersuchung der Seeleute auf Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen sowie die Berechnung und die Beaufsichtigung des Tiefgangs 68 000 Mk. im letzten Jahre gekostet haben; Ausgaben, die sich allerdings im laufenden Jahre um bedeutendes vermindern werden.

5) Wahl eines Ausschusses von drei Mitgliedern und drei Ersatzmännern zur Prüfung der Jahresrechnung für 1904. Gewählt worden die Herren Ludwig Sanders, Bremen, Direktor Hertz und Merck, Hamburg; als Ersatz die Herren Direktoren Harms, Amsinck und Overweg, Hamburg.

6) Feststellung des Etats für 1905. Der vom Vorstande vorgelegte Etat, zu dem der Vorsitzende einige erläuternde Bemerkungen machte, wurde en bloc einstimmig angenommen.

7) Ausführung des § 42 Absatz 4 See-Unfallversicherungsgesetzes. Herr Direktor Schauseil referierte über die Bestimmung, welche der Vorstand in Ausführung des § 42 des See-Unfallversicherungsgesetzes zu dem Zweck getroffen hat, um zu seiner Entlastung eine Reihe von Verwaltungsgeschäften dem Verwaltungsdirektor in eigener Machtvollkommenheit zu übertragen. Diese Vorschläge fanden die Billigung der Versammlung.

8) Abänderung des revidierten Statuts. Da die im alten Statut vorgesehene Zwangsversicherung der als Schiffer fungierenden Reeder wegen der Überschätzung der Höhe ihres Jahresarbeitsverdienstes auf lebhaften Widerstand in den beteiligten Kreisen gestoßen war, schlägt der Vorstand, wie Herr Direktor Schauseil nähere begründete, folgende Abänderungen des Statuts vor:

1) Den Paragraphen 37 ganz zu streichen.

2) Dem ersten Absatz des § 54 folgende Fassung zu geben:

»Als Jahresarbeitsverdienst, welcher der Versicherung zu Grunde zu legen und sowohl für die Berechnung der Entschädigungen als auch für die Ermittelung der Beiträge maßgebend ist, gilt

a) für die versicherungspflichtigen Reeder der in der Wattfahrt und kleinen Küstenfahrt beschäftigten Fahrzeuge der Betrag von 900 Mk,

b) für die versicherungspflichtigen Reeder der in der großen Küstenfahrt tätigen Fahrzeuge der Betrag von 1100 Mk.

Auf Antrag ist ein höherer, von dem beantragenden Reeder zu bezeichnender Jahresarbeits-

verdienst der Versicherung zu Grunde zu legen, wobei es indessen dem Genossenschaftsvorstande freisteht, den angemeldeten Jahresarbeitsverdienst in der Wattfahrt und kleinen Küstenfahrt bis auf den Betrag von 1500 Mk. und in der großen Küstenfahrt bis auf den Betrag von 2000 Mk. zu ermäßigen«.

Der Vorschlag findet einstimmig Annahme.

9) Unfallverhütungs-Vorschriften für Fischdampfer. Auf Aufforderung des Vorsitzenden beschäftigte sich Herr Pagel, der Direktor des Germanischen Lloyd, in einem längeren, mit großer Aufmerksamkeit und Beifall aufgenommenen Vortrage mit den Stabilitätsverhältnissen der Fischdampfer, wobei er in elementarer Weise den Begriff des Metazentrums erklärte und auf seine Bedeutung hinwies. In Übereinstimmung mit seinem im Verwaltungsbericht abgedruckten Bericht an die See-Berufsgenossenschaft führte er die Vorschläge an, die der Germanische Lloyd zur Erhöhung der Sicherheit der Fischdampfer gemacht hat. Nachdem Herr Krogmann dem Redner für den lichtvollen Vortrag über die schwierige Materie gedankt hatte, bemerkte er, unter Bezugnahme auf die vorgeschlagenen Unfallverhütungs-Vorschriften für Fischdampfer, daß sich der schwere Verlust an Menschenleben auf Fischdampfern gegenüber dem Verluste auf andern Schiffen schon in den Einnahmen und Ausgaben ausdrücke; ständen den Mk. 38 000 Einnahmen aus Beiträgen der Fischdampfer-Reedereien doch 100 000 Mk. Ausgaben für Renten gegenüber. Werde auch vorläufig von der Einführung einer besonderen Gefahrenklasse für Fischdampfer abgesehen, so seien zur Verhütung ähnlicher Unglücksfälle, wie sie sich im Vorjahre unter der Fischdampferflotte ereignet haben, besondere Unfallverhütungs-Vorschriften dringend notwendig.

Der Annahme der nachstehenden Beschlüsse ging eine lebhafte Diskussion voraus, in der von Fischereiinteressenten gegen einige Anträge Bedenken erhoben wurden, deren Stichhaltigkeit von Herrn Direktor Pagel nicht anerkannt wurde. Insbesondere wies er sowie Herr Reg.-Rat Dr. Riess vom Standpunkt des Schiffbauers die wiederholt aufgestellte Behauptung entschieden zurück, daß der Durchführung der Anträge irgend welche technischen Schwierigkeiten entgegenstehen. Dieselbe Auffassung vertrat Herr Kontreadmiral Thiele in seiner Eigenschaft als praktischer Seemann und als Kommissar des Herrn Staatssekretär des Innern. Darauf fanden folgende vom Vorstand vorgeschlagene Abänderungen und Zusätze zu den abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer Annahme, teils einstimmig, teils gegen den Widerspruch von 1—3 Stimmen.

a) Dem § 30 der Abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer folgende Fassung zu geben:

Die Reeling der Fischdampfer muß die Gesamthöhe von 90 cm aufweisen. Es genügt dabei, wenn durch aufgesetzte Stützen mit durchgezogener Stange oder Streckleine aus Drahttau ein Geländer hergestellt und so die Gesamthöhe der Reeling auf mindestens 90 cm gebracht wird. Dieses Geländer darf so eingerichtet sein, daß es vorübergehend ganz oder teilweise beseitigt werden kann, falls es bei Arbeiten, insbesondere beim Einholen der Netze hinderlich ist.

»Alle Fischdampfer sind im vorderen Teil mit einem festen Schanzkleid zu versehen. Im mittleren Teil des Schiffes kann statt des festen Schanzkleides auch Stützenreeling mit Netzwerk genommen werden. Im Schanzkleid sind für 0.8 L vom Rudersteven gerechnet Wasserpforten anzuordnen, deren Gesamtquerschnitt an jeder Seite mindestens 0.06 qm pro lfd. Meter Länge des festen Schanzkleides betragen muß. Die Verschlußklappen der Pforten dürfen keine Feststellvorrichtung haben.

In der Kimm der Fischdampfer sind Schlingerkiele von zweckmäßiger Höhe und Länge anzubringen.

Die Höhe der Sülle (über Oberkante-Deck) von Luken, Niedergängen und sonstigen Decksöffnungen muß bei Fischdampfern mindestens 530 mm betragen.

Die Luke zum Fischraum muß in der üblichen Weise durch Holzdeckel verschlossen und wasserdicht verschalkt werden. Statt der Persennige kann auch ein wasserdicht hergestellter Blechkasten über die Luke gelegt werden. Dieser Kasten ist durch einen starken eisernen Überfall, dessen Befestigungsbolzen durch die Deckplanken hindurchreichen, vor dem Lostreiben zu sichern.

Maschinenoberlicht- und Heizraumgrätings sind auf Fischdampfern mit festen, in Scharnieren drehbaren Schutzdeckeln von hinreichender Stärke zu versehen.

Die Niedergänge zum Maschinen- und Kesselraum sind auf Fischdampfern entweder auf beiden Seiten des Schachtes oder an dessen Hinterseite anzuordnen.

Solange die Netze während der Reise nicht im Gebrauch sind, müssen sie an Bord gut verstaut und sicher, sowie derart gezurrt sein, daß das Wasser aus den Wasserpforten frei abfließen kann.

Bei schwerem Wetter müssen auf Fischdampfern zur Sicherung der Mannschaft auf Deck genügend Strecktaue gezogen sein; ausgenommen hiervon ist die Zeit während des Aussetzens und Einnehmens der Netze.«

b) Hinter § 51 der Abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer folgenden neuen Paragraphen einzuschalten:

»Auf Fischdampfern müssen die Bunker in der Mittschiffsebene ein Schlingerschott, die Speisewassertanks eine Schlagwasserplatte besitzen.«

c) Der Überschrift der Tabelle a der Anlage II zu den abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer noch hinzuzufügen:

»einschl. der Fischdampfer mit dem Fahrtzeichen Atl.«

10) Einführung einer Gefahrenklasse für Fischdampfer. Wie der Vorsitzende schon bei den Verhandlungen über die neuen Unfallverhütungsvorschriften für Fischdampfer erklärt hatte, wird vorläufig die Einführung einer Gefahrenklasse für Fischdampfer von der S.-B.-G. nicht beabsichtigt.

11) Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse. Hierzu schildert Herr Geh. Rat Dr. Kaufmann in eingehender Weise den Werdegang der Bestrebungen der S.-B.-G. für das Zustandekommen einer Invaliden- Witwen- und Waisen-Versicherungskasse. Die Durchführung dieser hochherzigen Idee, die der Initiative des verstorbenen C. Ferd. Laeisz entsprang und die von seinem Nachfolger mit Eifer und Ernst weiter verfolgt sei, müsse in dem anfänglich beabsichtigten Umfang an den außerordentlich hohen von Versicherungstechnikern berechneten und anfänglich unterschätzten Ausgaben scheitern. Die deutsche Reederei würde sich über ihre Kräfte belasten, wollte sie die Kosten tragen, wie es anfänglich beabsichtigt war: auf der Höhe der Unfallrenten stehende Renten für Invaliden, Witwen und Waisen auszukehren. Er habe die S.-B.-G. schon vor Jahren gewarnt, nicht zu optimistisch über die Höhe der Ausgaben zu denken, die zur Durchführung der Kasse erforderlich sind. So sehr er das Scheitern des idealen Planes aus den angeführten Gründen bedauere, so lebhaft würde er es begrüßen, wenn die Errichtung einer Kasse in irgend einer anderen Form, vielleicht in Anlehnung an die Form der in Aussicht genommenen Reichswitwenkasse, in absehbarer Zeit zu Stande käme. Herr Krogmann, der zunächst Herrn Geh. Rat Dr. Kaufmann für die gütige Anerkennung seiner Bestrebungen für das Zustandekommen der Kasse dankte, erklärte, daß die S.-B.-G. unter Beteiligung der Versicherten auf dem beschrittenen Gebiete weiterbauen und versuchen werde, die Kasse auf anderer Grundlage ins Leben zu rufen. Über das Ergebnis der in dieser Richtung gekennzeichneten Arbeiten des Vorstandes werde auf der nächsten Genossenschaftsversammlung berichtet werden.

12) Neuwahl eines Mitgliedes und zweier Ersatzmänner des Genossenschaftsvorstandes. Nachdem Herr Krogmann dem von seinem Posten wegen Arbeitsüberbürdung zurücktretenden Herrn Senator Matthies für seine hingebende Tätigkeit als Stellvertreter des Vorsitzenden gedankt hatte, wurden Herr Direktor Wolff, Hamburg, als Mitglied und als Ersatzmänner die Herren Direktor Harms, Hamburg, Senator Bertling, Lübeck und Schuldt jr., Flensburg, gewählt.

13) Wahl eines Vorsitzenden und seines Stellvertreters für das Jahr 1905. Herr Senator Wessels bittet Herrn Richd. C. Krogmann, Hamburg, die Last der Geschäfte wieder auf sich zu nehmen und ersucht unter lebhaftem Beifall die Versammlung, Herrn Krogmann durch seine Wahl per Akklamation ihre Anerkennung für die geschickte Leitung auszusprechen. Nachdem dieser Aufforderung Folge geleistet war, dankte Herr Krogmann für das ihm erneut geschenkte Vertrauen, das er auch weiter zu rechtfertigen bestrebt sein werde. Zum Stellvertreter wurde Herr Direktor Wolff gewählt.

14) Bestimmung des Ortes der nächsten Genossenschaftsversammlung. Nach kurzen Bemerkungen der Herren Detleffsen-Flensburg und Konsul Seibel-Kiel, welche die S. B. G. für das nächste Jahr in ihre Heimat einluden, wurde Flensburg, mit der Fahrt über Kiel, als Ort der nächsten Genossenschaftsversammlung beschlossen.

15) Etwaige bis zum 27. Mai cr. eingegangene Anträge von Mitgliedern: Anlage des Reservefonds. Beschlossen wurde die Mittel des Reservefonds nicht nur wie bisher in Staatspapieren sondern auch in mündelsicheren Papieren anzulegen.

Im Anschluß an die Verhandlung hielt Herr Direcktor Schlick einen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Experimentalvortrag über die von ihm erfundene Schiffsbremse zur Verringerung von Schlingerbewegungen des Schiffes. An einem Modell wies er den Einfluß eines horizontal schwebenden Kreisels auf die seitliche Bewegung eines Schiffes nach und erregte durch die an dem Modell erzielten Wirkungen aufrichtige Bewunderung für seine geniale Idee, der allgemein recht bald eine praktische Verwirklichung gewünscht wurde.

An den Vortrag schloß sich im »Gürzenich« ein Frühstück, dem eine Fahrt durch den Hafen von Köln folgte. Nach ihrer Beendigung fuhren die Teilnehmer nach Königswinter und von dort mit der Zahnradbahn nach dem Petersberg, wo das in Aussicht genommene Festmahl stattfand. In seinem Verlauf brachte als Erster Herr Krogmann einen schwungvollen mit Begeisterung aufgenommenen Toast auf S. M. den Kaiser aus. Dem Monarchen, um den uns Deutsche das ganze Ausland beneidet, weil in ihm Kopf und Herz, Verstand und Idealismus einen schönen Bund geschlossen haben, sei die S. B. G. sowie die ganze deutsche Schiffahrt zu unauslöschlichem Dank verpflichtet. Was Wilhelm II., die hervorragende Persönlichkeit, für unsere Seegeltung getan hat, sein Wirken für die Erhöhung des Ansehens der deutschen Kriegs- und Handelsflotte, werde in Jahrhunderten nicht vergessen werden.

Herr Senator Wessels dankte der Reichsregierung, insbesondere dem Reichs-Versicherungsamt, dem Reichsamt des Innern und dem Reichs-Marineamt für die erfolgreiche Unterstützung der Bestrebungen der S. B. G. Seine Worte gipfelten in einem Hoch auf die anwesenden Vertreter der Reichsämter. In ihrem Namen und besonders in seiner Eigenschaft als Präsident des Reichs-Versicherungsamtes antwortet Herr Geh. Ob. Regierungsrat Gaebel, der es ein ihm liebgewordenes Recht nennt, in jedem Jahre der S. B. G. sein Glas weihen zu können. In fesselnder Weise schildert Redner das zwischen See-Berufsgenossenschaft und dem Reichs-Versicherungsamt bestehende Verhältnis, das harmonisch sei und dessen Weiterbestehen er aufrichtig wünsche. Sodann beglückwünscht er die S. B. G. zu den heute gefaßten Beschlüssen und auch zu der Wiederwahl ihres Vorsitzenden, der durch sein weltmännisches und verbindliches Wesen in hervorragendem Maße zu dem guten Verhältnis zwischen der Reichsregierung und der See-Berufsgenossenschaft beitrage. Herr Geh. Rat Dr. Kaufmann sprach zunächst die Anerkennung des Reichsamts des Innern für die Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft aus, bat sodann aber den Mantel eines Geheimrats ablegen zu dürfen und brachte, in seiner Eigenschaft als Rheinländer, ein schwungvolles Hoch auf das Rheinland aus. Hierauf brachte Herr Krogmann das Wohl auf Herrn Zervas aus, der zusammen mit anderen Herren die ganzen Veranstaltungen für die Genossenschaftsversammlung geleitet hatte, wofür ihm die See-Berufsgenossenschaft zu tiefem Danke verpflichtet sei. In Herrn Zervas vereinige sich der Charm des Rheines mit der Kraft, die in der Industrie und dem Handel des Rheinlandes stecke.

Nach Beendigung des Mahles, das einen glänzenden Verlauf nahm, verbrachten seine Teilnehmer den Abend gemeinsam in Königswinter, von wo am nächsten Tage mit einem der S. B. G. in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellten Salondampfer der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine unvergeßliche durch herrliches Wetter begünstigte Rheinfahrt nach Rüdesheim, dem Endziel unternommen wurde.

Schiffsunfälle an der deutschen Küste.

(1. Januar 1902.)

Bezieht sich das nachstehende, den Vierteljahrsheften des Kaiserl. Statistischen Amtes entnommene Material auch auf einen Zeitraum, der schon etwas zurückliegt und sind auch viele der Angaben schon bruchweise durch die Tagespresse als Depeschen oder kurzgefaßte Nachrichten gegangen, so wird damit der Wert einer zusammenhängenden auf amtliche Zahlen gestützten Berichterstattung doch nicht geschmälert. Erleichtert uns doch diese Statistik das Urteil über manche bisher unvollständig aufgeklärte Handlung, ebenso wie die bekanntgegebenen Ursachen einzelner Unfälle zu lehrreichen Ausblicken Anlaß geben können.

In der nachfolgenden Besprechung handelt es sich um alle zur amtlichen Kenntnis gelangten Unfälle, von denen Schiffe aller Art, mit Ausnahme der Kriegsschiffe, an der deutschen Seeküste selbst, auf dem Meere in einer Entfernung von nicht mehr als 20 Sm. von der Küste und auf den mit dem Meere in Verbindung stehenden, von Seeschiffen befahrenen Binnengewässern im Jahre 1902 betroffen wurden.

Im Berichtsjahre kamen 367 Unfälle vor, von denen 516 (darunter 123 Zusammenstöße mit 2 und mehreren Schiffen) betroffen wurden, gegen 360 bezw. 503 im Jahre 1901. 338 bezw. 484 in 1900 und 152 bezw. 170 in 1875.

Die bedeutende Vermehrung der Unfälle seit dem Jahre 1875 ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Ausschreibungen infolge der Wirksamkeit des Gesetzes vom 27. Juli 1877, betr. die Untersuchung von Seeunfällen, erst allmählich vollständiger geworden sind, sodaß die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß jetzt kein Unfall von einiger Bedeutung mehr unberücksichtigt bleibt, und daß die Zahlenangaben mit vielleicht ganz verschwindenden Ausnahmen erschöpfend sind. Im übrigen erklärt sich die Zunahme der Schiffsunfälle durch das starke Anwachsen des Schiffsverkehrs der deutschen Hafenplätze, wodurch hauptsächlich die in der Zahl der Schiffszusammenstöße eingetretene Steigerung zu erklären ist, während die Schwankungen in der Zahl der Unfälle überhaupt vielfach in den mehr oder weniger günstigen Witterungsverhältnissen der betreffenden Jahre ihren Grund haben.

Nach der Art der Unfälle kamen vor: 132 Strandungen,

5 Unfälle durch Kentern, 8 durch Sinken, 288 Kollisionen und 83 andere Unfälle. Allein von 53.7 % aller Unfälle wurden Seeschiffe (von 70.6 Br.-R.-T. an) betroffen. Diese Erscheinung ist hauptsächlich auf die große Zahl der Zusammenstöße zurückzuführen denen diese Schiffsgattung wegen ihrer geringeren Beweglichkeit, besonders auf engen Gewässern, ausgesetzt ist. Auch hinsichtlich der Zahl der Strandungen stehen die Seeschiffe den anderen beiden Schiffsgattungen voran wegen ihres oft sehr großen Tiefgangs. Erheblich ist ferner die Zahl der Küstenfahrzeuge, welche Unfälle erlitten haben (38.2 % aller betroffenen Schiffe überhaupt). Zu dieser Schiffsklasse gehören die meisten gesunkenen Fahrzeuge (87.5 % aller gesunkenen Schiffe), was seinen Grund darin haben mag, daß die leichtere Bauart der zu dieser Klasse mitgezählten Haff- und Flußfahrzeuge bei der oft schweren Beladung ein Sinken herbeizuführen geeignet ist. Mit nur 8.1 % waren die Fischerfahrzeuge an der Gesamtzahl aller von Unfällen betroffenen Schiffe beteiligt, weil diese Schiffsart, die nur allein dem Fischfang oder Fischhandel dient, im Schiffsverkehr weniger häufig auftritt.

Der Verlust an Menschenleben (125) steht seit 5 Jahren an erster Stelle. Diese hohe Verlustziffer hat ihre Ursache in dem unglücklichen Verlauf des Zusammenstoßes zwischen dem vollbesetzten Personendampfer »Primus« und dem Schleppdampfer »Hansa«, wobei 103 Menschen ihr Leben einbüßten. Der Durchschnitt der vier Vorjahre stellte sich infolgedessen um 80 niedriger als die Verlustziffer des Jahrs 1902, welche sich auf 1.50 % aller an Bord gewesenen Personen (soweit deren Zahl bekannt war) gegen 0.32 % im Vorjahre, 0.64, 1.11 und 0.59 in den Jahren 1900, 1899 und 1898 berechnet.

Ebenso wie bei der Gegenüberstellung der Menschenverluste ein fünfjähriger Zeitraum zu Grunde gelegt wurde, soll sich auch die Besprechung der anderen Seeunfälle auf die Dauer von fünf Jahren (1898—1902) erstrecken.

Die Zahl der im Jahre 1902 durch Stürme verursachten Unfälle betrug 59 (16.1 % aller gezählten Unfälle) gegen 44 (12.2), 35 (10.4), 86 (22.9) und 69 (20.0) in den Jahren 1901, 1900, 1899 und 1898. Das Jahr 1902 nimmt hiernach unter den 5 Jahren die dritte Stelle ein. Die Zahl aller Schiffsunfälle, die überhaupt bei stürmischem Wetter vorfielen, betrug im Jahre 1902 82. Den erheblichsten Schaden fügte der Schiffahrt ein am 6. April in der Nordsee aus nordöstlicher Richtung wehender Sturm zu, denn während seiner Dauer gingen 3 Schiffe gänzlich verloren und 1 wurde erheblich beschädigt. Ihm in seiner Wirkung am nächsten stand ein am 29. und 30. März ebenda aus nordwestlicher Richtung aufgetretener Sturm, dem 2 Schiffe zum Opfer fielen und bei welchem 2 Schiffe Beschädigungen erlitten. Bei den am 11. April die Ostsee und am 2. Oktober die deutsche Nordseeküste heimsuchenden Oststürmen gingen je 2 Schiffe zu Grunde. Ferner ist noch während der Stürme am 20. Januar, 25. April, 28. Juli, 8. und 9. August, 13. und 15. September, 1., 17. und 22. Oktober, 2. und 12. November und 2., 17. und 25. bis 26. Dezember je 1 Schiff verloren gegangen.

Betrachtet man die Verteilung der Unfälle auf die einzelnen Monate des Jahrs 1902, so entfallen auf den Januar 24, Februar 17, März 28, April 51, Mai 18, Juni 18, Juli 23 August 21, September 29, Oktober 45, November 45, Dezember 48 Unfälle.

Von den 365 deutschen Schiffen, welche im Jahre 1902 Unfälle erlitten, gehörten ihrem Heimatshafen nach 10 Ostpreußen, 31 Westpreußen, 44 Pommern, 2 Mecklenburg, 3 Lübeck, 31 dem Ostseegebiet und 25 dem Nordseegebiet von Schleswig-Holstein, 85 Hamburg, 41 dem östlichen und 24 dem westlichen Teil von Hannover, 35 Bremen, 13 dem Großherzogtum Oldenburg, 3 dem preußischen Rheingebiet und 5 (Flußfahrzeuge) den Provinzen Schlesien, Posen, Brandenburg und Westfalen an, während bei 13 deutschen Schiffen der Heimatshafen nicht zu ermitteln war. Schiffe fremder Flagge wurden an der deutschen Küste 150 von Unfällen betroffen, und zwar 10 russische, 22 schwedische, 14 norwegische, 19 dänische, 57 britische, 22 niederländische, 1 französisches, 2 spanische, 2 österreichisch-ungarische und 1 griechisches Schiff. Von 1 Schiff ist die Flagge nicht ermittelt worden.

Totalverluste erlitten 40 deutsche und 10 ausländische Schiffe.

Von den Strandungen und Zusammenstößen, welche häufig mit der Tageszeit in ursächlichem Zusammenhange stehen, fielen 53 Strandungen und 68 Zusammenstöße bei Tage, 68 Strandungen und 65 Zusammenstöße bei Nacht vor, und bei 11 Strandungen und 6 Zusammenstößen war die Tageszeit unbekannt.

In bezug auf die *Stärke des Windes* liegen folgende Angaben vor: »Schwerer Sturm« in 17 Fällen, »Sturm« in 64, »schwere Kuhlte« in 30, »mäßige Winde« in 89, »leichte Winde« in 149, »Windstille« in 17 Fällen.

In 136 Fällen war das *Wetter* »heiter und klar«, in 22 »dunkel, aber feuersichtig«, »bewölkter oder bedeckter Himmel« herrschte in 67, »trübe, unsichtige, diesige oder dunkele Luft, teilweise mit Niederschlägen« in 57, »Nebel oder nebelige Luft« in 30, »Nebel und Regen« 1 Fall, »Regen oder Schnee und Schneetreiben« in 14, »böiges Wetter, teilweise mit Niederschlägen« in 36 Fällen, »Gewitterböen« in 2 Fällen; in 2 Fällen blieb die Art des Wetters unbekannt. Insbesondere war das Wetter »heiter und klar« bei 38 Strandungen und 63 Zusammenstößen, bei »dunkeler, aber feuersichtiger Luft« traten 17 Zusammenstöße und 4 Strandungen ein, bei »bewölktem oder bedecktem Himmel« 20 Strandungen und 21 Zusammenstöße, bei »trüber oder dunkeler Luft, teilweise mit Niederschlägen« ereigneten sich 31 Strandungen und 19 Zusammenstöße, bei »Nebel oder nebeliger Luft, teilweise mit Regen« 16 Strandungen und 11 Zusammenstöße, bei »Regen oder Schnee und Schneetreiben« 4 Strandungen und 3 Zusammenstöße, während bei »Gewitterböen« 1 Strandung, bei »böigem Wetter, teilweise in Verbindung mit Niederschlägen« 18 Strandungen und 4 Zusammenstöße erfolgten.

Versichert waren 190 aller Schiffe, welche an der deutschen Küste überhaupt einen Unfall erlitten, 154 davon zu bekannten Beträgen von zusammen 5 560 428 ℳ, unversichert fuhren 59, und von 267 Schiffen blieb das Versicherungsverhältnis unbekannt. Die Versicherungssumme des am höchsten versicherten Schiffs betrug 440 000 ℳ, die des niedrigst versicherten 700 ℳ. Von den Ladungen dieser Schiffe waren 25 zu bekanntem Betrage von zusammen 169 938 ℳ versichert, 34 führten zu unbekanntem Betrage versicherte Ladungen, 36 unversicherte Ladungen, und von 273 Ladungen ist das Versicherungsverhältnis nicht bekannt geworden. Die Versicherungssumme der höchstversicherten Ladung betrug 16 000 ℳ, die der niedrigstversicherten 90 ℳ.

Seeamtliche Untersuchungen fanden bei 121 oder 33.0 % der an der deutschen Küste vorgekommenen Schiffsunfälle statt (gegen 117 = 32.5 % im Vorjahre und 94 = 27.8, 134 = 35.6 und 104 = 30.1 in den Jahren 1900, 1899 und 1898). Hiervon wurden erledigt bei den Seeämtern Königsberg 8, Danzig 2, Stettin 2, Stralsund 6, Rostock 1, Lübeck 1, Flensburg 27, Tönning 9, Hamburg 19, Bremerhaven 13, Brake 7, Emden 26.

Diese 121 seeamtlichen Untersuchungen betrafen (bei 44 Zusammenstößen von je 2, 3 von je 3 und 2 Zusammenstößen mit einem Kriegsschiff) 171 Schiffe, und zwar 122 deutsche (den Heimatshäfen nach: 4 aus Ostpreußen, 5 aus Westpreußen, 9 aus Pommern, 14 aus dem Ostseegebiet und 13 aus dem Nordseegebiet von Schleswig-Holstein, 14 aus dem östlichen und 17 aus dem westlichen Teil von Hannover, 1 aus Westfalen, 1 aus der Rheinprovinz, 1 aus Mecklenburg, 6 aus Oldenburg, 1 aus Lübeck, 13 aus Bremen, 21 aus Hamburg

und 2 deren Heimatshäfen unbekannt geblieben sind) und 49 fremde Schiffe (2 russische, 6 schwedische, 6 norwegische, 7 dänische, 15 britische, 12 niederländische und 1 spanisches).

Die seeamtlichen Entscheidungen haben über die Ursachen dieser 121 Unfälle folgendes ergeben:

Durch menschliches Verschulden sind 30 Zusammenstöße, 13 Strandungen, 2 Fälle von Kentern und 2 Unfälle anderer Art herbeigeführt. Durch unverschuldete Fügung entstanden 34 Strandungen, 18 Kollisionen, 14 Unfälle anderer Art und 3 Fälle von Sinken. Auf nicht näher ermittelte Ursachen wurden 1 Zusammenstoß und 4 Unfälle zurückgeführt. Die aufgezählten beziehen sich auf seeamtlich untersuchte Unfälle; zu den nichtuntersuchten zählen: 90 Zusammenstöße, 85 Strandungen, 63 verschiedene Unfälle, 5 Fälle von Sinken und 3 Fälle von Kentern.

Ein hochinteressantes Material liefert die Aufzählung aller Unfälle nach den Küstenstrecken, an denen sie sich ereigneten. Aus einer im Vierteljahrsheft zahlenmäßig gegebenen Darstellung geht hervor, daß an den Küstenstrecken der Nordsee nach dem Verhältnis der Küstenlänge etwas mehr als viermal soviel Unfälle stattfanden, als an denen der Ostsee. Davon entfällt die bei weitem größte Zahl auf die Küste und die Untiefen in der Nähe der Eider- und Elbemündung, sowie auf das Fahrwasser dieser Flüsse selbst, soweit sie von Seeschiffen befahren werden. Die zweite Stelle hinsichtlich der Häufigkeit der Schiffsunfälle nimmt der Teil der deutschen Nordseeküste ein, welcher die Mündungen der Weser und Jade mit den davor liegenden Sänden und Watten, den Unterlauf der Weser von Bremen abwärts und den Jadebusen umfaßt. Dann folgt die Küste von Samland und der Frischen Nehrung mit dem nordöstlichen Teil des Frischen Haffs und den Hafengebieten von Pillau und Königsberg. Es schließen sich an die Küste von Ostfriesland mit den ostfriesischen Inseln, dem Dollart und dem Emsgebiet von Papenburg abwärts, die pommersche Küste in der Nähe der Odermündungen (Dievenow, Swine, Peene) mit dem Stettiner Haff und dem unteren Gebiet der Oder bis Stettin aufwärts nebst den angrenzenden Teilen der Insel Rügen, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Neustädter Bucht bis zum Eingang der Flensburger Föhrde mit ihren Buchten und Föhrden und dem Fahrwasser der Schlei bis Schleswig, der südwestliche Teil des Frischen Haffs nebst dem westlichen Teil der Danziger Bucht mit der Weichsel von ihren Mündungen aufwärts bis nach Danzig und der westliche Teil der Küste von Pommern mit der Westküste von Rügen und dem angrenzenden Teil der mecklenburgischen Küste bis zur Buk-Spitze. Verhältnismäßig am wenigsten Schiffsunfälle weisen auf die ostpreußische Küste, östlich und nördlich von Brüsterort, der östl. Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Groß-Horst, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Flensburger Föhrde bis zur dänischen Grenze, der westliche Teil der mecklenburgischen Küste mit der Bucht und dem Hafengebiet von Wismar nebst der Lübecker Bucht und dem Travegebiet von Lübeck bis nach See und schließlich die Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung mit den dazu gehörigen Inseln.

Nicht minder beachtenswert sind die Namen der Untiefen, auf denen Schiffe im Berichtsjahre gestrandet sind. Nämlich: a) im Ostseegebiet: »der Bock«, nördlich von Barhöft, das »Steinriff« vor Travemünde, der »grüne Grund« an der Südküste, das »Puttgardenriff« an der Nordküste, sowie der »Flügge Sand« an der Südwestküste von Fehmarn (je 1 Strandung), b) im Nordseegebiet: das »Watt, östlich von Keitum auf Sylt«, die Untiefe »Holt-Knobs« und der »Jungnamen-Sand«, beide westlich von Amrum, der »Norderquage-Sand« in der Süderhever, die »Linnenplate« in der Außeneider und der Bielshöven-Sand«, westlich von Büsum (je 1 Strandung), das »Scharhörnriff« (3 Strandungen), das »Neuwerker Watt« und der »Steilsand« in und vor der Elbmündung, die »Robbenplate« und der »Obere Wittsand«, zwischen Elbe und Weser gelegen (je 1 Strandung), die »Tegeler Plate« (3 Strandungen), die »Mellum Plate« und die »Blexer Plate« in der Wesermündung; die »Jade Plate« in der Mündung der alten Jade, die »Hohe Bank«, südwestlich von Wangeroog, die »Stein Plate« südöstlich von Baltrum, das »Watt nördlich von Norddeich« und schließlich der »Emshörnsand« in der Emsmündung (je 1 Strandung). In Föhrden, Haffen, Stomgebieten usw. strandeten und gerieten auf Grund 61 Schiffe.

Und nun noch einige Worte zu den Örtlichkeiten, auf denen sich die Zusammenstöße ereignet haben.

Die größte Zahl von Zusammenstößen trifft auf das Elbegebiet von Hamburg bis zum äußersten Feuerschiff vor der Elbmündung, von wo 60 Zusammenstöße (38 auf der Elbe selbst, 7 in der Elbmündung, je 6 auf der Reede von Cuxhaven und im Hafen von Hamburg, 2 im Alten Hafen von Cuxhaven und 1 im Hafen von Itzehoe) gemeldet wurden. 18 Zusammenstöße ereigneten sich im Kaiser Wilhelm-Kanal (davon 4 im östlichen, 14 im westlichen Teil). Auf dem Flußgebiet der Weser traten 16 Zusammenstöße ein (4 in der Wesermündung, 3 auf der Weser selbst, je 2 auf der Reede von Geestemünde und im Hafen von Bremen und je 1 auf der Reede von Bremerhaven, im Hafen von Geestemünde, auf der Geeste selbst, im Fischereihafen von Nordenham und auf der Reede von Brake). Auf der Kieler Föhrde fielen 12 Zusammenstöße vor (8 auf der Föhrde selbst und 4 im Hafen von Kiel) und auf dem unteren Lauf der Oder von Stettin bis zu ihren Mündungen 10 (5 im Hafengebiet von Stettin, 2 in der Kuhlenstrecke, je 1 auf dem Großen Haff, auf der Oder selbst und in der Peenemündung). Im Flußgebiet der Weichsel ereigneten sich 8 Zusammenstöße (4 im Hafenkanal von Neufahrwasser, 2 auf der Weichsel selbst und je 1 auf der Toten Weichsel und im Hafen von Danzig). 3 Zusammenstöße kamen vor im Gebiet des Frischen Haffs (je 1 im Königsberger Seekanal, in der Königsberger Rinne und im Hafen von Königsberg) und je 2 solcher Unfälle ereigneten sich auf dem Travegebiet (je 1 in den Hafengebieten von Travemünde und Lübeck), auf der Ostsee selbst, auf dem Ledafluß und auf der Nordsee selbst. Je 1 Unfall dieser Art fand statt im Vorhafen von Pillau, auf der Warnow selbst, in der Hohwachter Bucht und auf der Ems.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Nach der »Danz. Ztg.« soll der Schichau-Werft der Bau eines **Panzerkreuzers** und eines **kleinen Kreuzers** übertragen werden. Der Panzerkreuzer soll das erste Schiff eines abermals verbesserten Typs werden. Es soll die Panzerkreuzer »York«, »Roon«, an Schnelligkeit übertreffen, obgleich für diese Schiffe eine Maximalgeschwindigkeit von 21.5 Sm. in der Stunde war. Für die Herstellung kommen als Bauzeit etwa drei Jahre in Anrechnung. Als größte Länge des Schiffes sind 123 m festgesetzt.

* * *

Stapelläufe.

Am 7. Juni lief auf den Howaldtswerken, Kiel, der Dampfer »**Diarbekir**« als zweiter von den auf dieser Werft für die Türkei unter No. 410, 11 und 12 im Bau befindlichen 3 Passagier-Raddampfern glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: $180 \times 24 \times 10.5^1/_2$; eine Dreifach-Expansionsmaschine von 1000 ind. HP. soll dem Dampfer eine Geschwindigkeit von $14^1/_2$ Knoten geben. Die Schiffe erhalten elektrische Beleuchtung, Dampfheizung, werden mit allen Einrichtungen eines modernen Passagierdampfers ausgestattet und sollen für die Fahrt auf dem Marmara-Meer Verwendung finden. Das erste Schiff »Bagdad« ist bereits der Vollendung nahe und wird in nächster Zeit nach seinem Bestimmungsort abgehen.

Auf der Germania-Werft in Kiel lief ein für die Jaluit-Gesellschaft in Hamburg im Bau befindlicher **Fracht- und Passagierdampfer** vom Stapel. Der Dampfer, von 1000 t dw., ist für die Fahrt zwischen Sidney, den Marshall-Inseln und Hongkong bestimmt. Er hat eine Länge von 64 m, eine Breite von 9.95 m. Das Schiff wird für die Beförderung der Post eingerichtet. Die Geschwindigkeit soll 11 Knoten betragen.

* * *

Der auf der Neptunwerft in Rostock vom Stapel gelaufene Dampfer »**Mecklenburg**« der Firma H. Podens in Wismar ist nach den Vorschriften des Germ. Lloyd aus bestem Siemens-Martinstahl in den Abmessungen 272 × 38 × 19½' erbaut worden. Er wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 900 HP. ausgerüstet werden. Die Abmessungen der Maschine sind: $\frac{510 \times 820 \times 1320 \text{ mm}}{900 \text{ mm Hub}}$ Die zylindrischen Röhrenkessel sind für einen Arbeitsdruck von 13 Atmosphären berechnet, Heizfläche 300 qmtr. Der Dampfer, dessen Raum mit 4 wasserdichten Schotten versehen ist, wird Schonertakelung erhalten, mit 4 Böten ausgerüstet werden und in ca. 5 Wochen zur Ablieferung gelangen.

* * *

Der für die Hamburger Hafen-Dampfschiffahrts-Ges. auf der Werft von J. H. Wichhorst, Hamburg, im Bau befindliche Fährdampfer »**Reimarus**« wurde glücklich zu Wasser gelassen.

* * *

Auf der Werft von Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Walker o/T. ist ein großer für die D.-Ges. »Hansa« in Bremen erbauter Stahlschraubendampfer vom Stapel gelassen. Das Schiff erhielt den Namen »**Crostafels**«. Der Dampfer hat eine Länge von 400' und eine Breite von 52'. Maschinen und Kessel werden ebenfalls von genannter Werft geliefert.

* * *

Probefahrten.

Der für die Hamburger Hafen-Dampfschiffahrts-Ges. auf der Werft von H. Wichhorst, Hamburg, neu erbaute Fährdampfer »**Hagedorn**« hat am 7. Juni eine zufriedenstellende Probefahrt vorgenommen.

Neue deutsche Werft. In Nordenham ist von neuem das Gerücht aufgetaucht, daß die Anlage einer Schiffswerft am linken Weserufer geplant werde, und zwar soll das Terrain nördlich vom Kabelwerk in Betracht kommen.

Für die **Dänische Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Giesserei und Schiffsbauerei in Kopenhagen** schließt das Jahr bei einem Bruttoverdienst von 15454 Kr. mit einem Verlust von 32460 Kr. ab. Eine spätere Generalversammlung soll über den ev. Verkauf oder die Liquidation beschließen.

Über den Verkauf der **A.-G. »Hellerup Schiffswerft«** in Kopenhagen schweben Unterhandlungen mit einer auswärtigen Gesellschaft, die auf dem Gebiete der Werft ein modernes Schwimmdock ev. einen Slip errichten will. Sollten sich die Verhandlungen zerschlagen, soll auch diese Gesellschaft liquidieren müssen.

Vermischtes.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage. Die Denkschrift der Handelskammern Bremen, Hamburg und Lübeck über die Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage hatte Anlaß dazu gegeben, bei den Regierungen von Großbritannien, Frankreich, Österreich-Ungarn und Belgien Erkundigungen darüber einzuziehen, ob diese Regierungen geneigt seien, über internationale Vereinbarungen zu verhandeln, wodurch die Möglichkeit beschränkt werden solle, daß die Reeder sich durch Bestimmungen in den Konnossementen von der gesetzlichen Haftung aus dem Frachtvertrage befreien. Österreich-Ungarn soll, wie der »H. B.-H.« berichtet wird, sich solchen Verhandlungen geneigt erklärt haben. Frankreich soll zwar die Nützlichkeit einer internationalen Regelung anerkannt haben, glaubte aber in Gemeinschaft mit der belgischen Regierung zur Erwägung stellen zu sollen, ob es nicht zweckmäßiger sei, zunächst der Frage der Vereinheitlichung der verschiedenen Rechte über den Schadenersatz bei Schiffszusammenstößen und über die Hilfeleistung in Seenot näher zu treten. Großbritannien soll sich nicht geneigt erklärt haben, an eine Regelung dieser Dinge heranzugehen. Der Board of Trade ist der Meinung, daß die Anschauungen in dieser Angelegenheit in Großbritannien zu weit auseinandergingen, so daß eine Verständigung sich schwer erzielen lassen dürfte.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die hamburgische Bürgerschaft hat sich am 1. Juni wieder mit der bekannten Frage der Kaigebühren beschäftigt und trotz langerer Auseinandersetzungen erneut den Beweis geliefert, daß in dieser so lange und so oft behandelten Angelegenheit Niemand einen Ausweg vorzuschlagen weiß.

* * *

Für die hamburgischen Kohlenschauerleute, die ihre Zugehörigkeit zu den Unterstützungskassen der Kohlenimporteure und mit diesem Schritt auch ihr bisheriges Arbeitsverhältnis gekündigt haben, sind andere Arbeitskräfte angenommen worden, die zur Vermeidung von Belästigungen an Bord des als Hotelschiff eingerichteten D. »Gjedser« untergebracht worden sind.

* * *

Der durch sozialistische Agitatoren inszenierte Streik der Schiffsleute in Stettin ist nach eintägiger Dauer auf dem Wege gütlichen Vergleichs wieder beigelegt worden.

* * *

Am 1. Juni vollendeten die Dampfer »Stephan« und »Podbielski« für die Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham die Legung des zweiten deutschen Kabels via Azoren nach New-York 3750 km, in 11 Tagen.

* * *

Die beiden festen weißen Feuer von South Foreland an der Südostküste von England, werden, wie das »Trinity House« bekannt gibt, am 23. November eingezogen und an ihrer Stelle wird von dem höheren der beiden Leuchttürme ein elektrisches Feuer gezeigt werden, daß alle 2½ Sekunden einmal aufblitzt.

* * *

Auf erneute Angriffe Lord Inverclydes in den »Times« gegen die deutschen Dampfergesellschaften antwortete Generaldirektor Ballin, daß es ihm überflüssig erscheine die Öffentlichkeit noch weiter mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, da die Cunard-Linie sich geweigert habe, die Differenzen dem Schiedsspruche eines englischen Staatsmannes von der Unantastbarkeit Gerald Balfours zu unterbreiten.

* * *

Die Bremer D.-Ges. »Argo« beschloß eine neue Dampferlinie zwischen Amsterdam und dem La Plata einzurichten.

* * *

Der Bremer Hansa-Dampfer »Hochheimer« und der große hamburgische Seeschlepper »Roland« sind ans Ausland verkauft.

* * *

Der neue Vergnügungsdampfer »Meteor« der Hamburg-Amerika Linie ging am 3. Juni auf seine erste Nordlandsfahrt in See. Unter den zahlreichen Passagieren sind Mitglieder des Bundesrats, des Reichstages und der Hamburger Bürgerschaft, hohe Beamte verschiedener Ministerien, sowie eine größere Anzahl von Vertretern der Presse.

* * *

Am 1. Juni wurden mit dem Norddeutschen Lloyddampfer »Aachen« 12 Offiziere und 230 Mannschaften, am 6. Juni mit dem Lloyddampfer »Schleswig« und dem Woermann-Dampfer »Lucie Woermann« 43 Offiziere und 800 Mann (außerdem 450 Pferde) von Hamburg nach Swakopmund verschifft.

* * *

Der Motorenfabrik Oberursel A.-G. in Oberursel bei Frankfurt a. M. wurde auf der Internationalen Ausstellung für Spiritusverwertung und Gärungsgewerbe in Wien der große goldene Staatspreis für erstklassige Spiritusmotore erteilt.

* * *

Ausland.

Am 6. Juni fand die Schlußsitzung einer seit mehreren Tagen währenden Konferenz zwischen Lord Inverclyde, Generaldirektor Moorhouse von der Cunard-Linie sowie Vertretern der »Adria« und der ungarischen Regierung statt. Das Ergebnis ist, daß sämtliche Bestimmungen über eine staatliche Subvention oder sonstige materielle Unterstützung aus dem Vertrag eliminiert werden, ohne irgend welche Entschädigung. Der Vertrag wird nicht mehr Gesetzesform erhalten, jedoch zur Kenntnis des Parlaments gelangen.

* * *

Nach einer vom 7. Juni datierenden Depesche aus Marseille forderten die Dockarbeiter die Entlassung zweier Werkmeister, worauf die Schiffsoffiziere der Handelsmarine dem Stadtpräfekten bekannt gaben, sie würden Ende der Woche in den Ausstand treten, falls die beiden Werkmeister nicht wieder in ihre bisherigen Stellungen eingesetzt würden.

* * *

Wie verlautet, steht die Schiffahrtslinie Italia im Begriff, regelmäßige Schiffsverbindungen zwischen Italien und den Häfen des Adriatischen Meeres, sowie nach der Levante einzurichten. Nach der hier herrschenden Auffassung handelt es sich um eine Konkurrenz gegen die ungarische Schiffahrts-Gesellschaft »Adria«.

* * *

Der belgische Schulschiffsverein hat einer schottischen Werft den Bau eines Schulschiffs übertragen, das den Namen »Comte de Smet de Naeyer« tragen und Einrichtungen für 80 Kadetten belgischer Nationalität erhalten soll.

* * *

Das Washingtoner Department of Commerce and Labour hat kürzlich eine Verordnung erlassen, wonach jeder, der eine Belohnung für Vermittlung einer Stelle für einen Seemann sich geben oder versprechen läßt, mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 500 $ bedroht wird. Auch das Auszahlen von Vorschüssen auf die Heuer (advance wages) unterliegt einer Geldstrafe von nicht weniger als dem vierfachen Betrage des Vorschusses, und eventuell außerdem einer Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten.

* * *

Am 1903er Schiffsverkehr von Alexandrien, der durch 1498 Dampfer mit 2 560 962 t und 1947 Segler mit 190 950 t bewerkstelligt wurde, war die deutsche Flagge mit 67 Dampfern von 125 406 t beteiligt.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 2. Juni abgehaltenen Versammlung wurden 4 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Eingegangen war von den Kapitänen und Offizieren der französischen Handelsmarine ein auf die Beendigung des Ausstandes bezüglicher Brief, ferner von der Seewarte die Vierteljahrskarte für die Nord- und Ostsee Sommer 1904, sowie die Monatskarte für den Nordatlantik Juni 1904. Auf der Tagesordnung stand der Tod des dritten Offiziers Kasdorff vom D. »Alena« unter Zugrundelegung des Spruchs nebst Begründung, wie er in dieser Sache am 11. Januar d. J. vom Seeamt zu Hamburg abgegeben worden ist. In dem seeamtlichen Spruche (Siehe Näheres S. 204 D. R.) wurde ausgedrückt, daß das Umschalten der Steuervorrichtung, welches Kasdorff das Leben kostete, für gewöhnlich von einem erfahrenen Quartermaster unter Aufsicht eines Offiziers vorgenommen werde. Es sei eine starke Unvorsichtigkeit zu nennen, daß Kasdorff dies nun allein versucht habe, ohne es zu verstehen. So das Seeamt. Es wurden daraufhin drei Fragen aufgeworfen. 1) Hatte Kasdorff Leute zur Verfügung, um die Umschaltung des Ruders nicht selbst vornehmen zu müssen? 2) Hätte man ihm auf jenem Schiffe gestattet, einen Mann der Wache zu diesem Zwecke von seiner Arbeit abzurufen? 3) Wodurch können solche Unvorsichtigkeiten verhütet werden? Die ersten beiden Fragen wurden sehr bald erledigt. Einer der anwesenden Herren kannte die Verhältnisse an Bord des D. »Alene« und beantwortete die beiden Fragen dahin, daß der dritte Offizier dort die nötigen Leute zur Verfügung gehabt habe, und daß ihn auch niemand gehindert haben würde, die nötigen Leute zu seiner Unterstützung herbeizurufen. Die dritte Frage zog eine längere Diskussion nach sich. Der dritte Offizier hätte bei Ausführung der Umschaltung des Ruders durch Leute der Besatzung die Aufsicht führen müssen, d. h. er hätte dieses Manöver so beherrschen müssen, daß er die Leute vor einem ähnlichen Unfall, wie er ihn selbst betroffen hat, hätte bewahren können. Es liege nahe, anzunehmen, daß ein Schiffsoffizier bei seinem Anbordkommen auch gleich die Vornahme eines solchen Manövers leiten könne. Dies sei jedoch leider nicht der Fall, da ein Schiffsoffizier weder auf der Navigationsschule noch während seiner Fahrzeit vor dem Besuche der Navigationsschule Gelegenheit hat, sich im Maschinenfach und in der Behandlung von Schiffsmaschinen ein Wissen und eine Erfahrung anzueignen, welche es ihm ermöglichen, die nötigsten Vorsichtsmaßregeln zu kennen und anzuwenden, um ein Unglück bei Handhabung von Schiffsmaschinen zu verhüten. Der oft gemachte Einwurf, ein junger Schiffsoffizier könne an Bord solche Einrichtungen studieren, ist hinfällig, da er bei seinem Anbordkommen häufig sofort damit zu tun bekommt, also bereits auch bei seinem Anbordkommen die nötigen Kenntnisse besitzen sollte. Während in der vorigen Versammlung der Wunsch nach einer »Akademie der Handelsmarine« für die Vervollkommnung der in höheren Stellen befindlichen Schiffsoffiziere geäußert wurde, zeigt dies Beispiel, wie wünschenswert die Erweiterung des Unterrichts auf den Navigationsschulen sei.

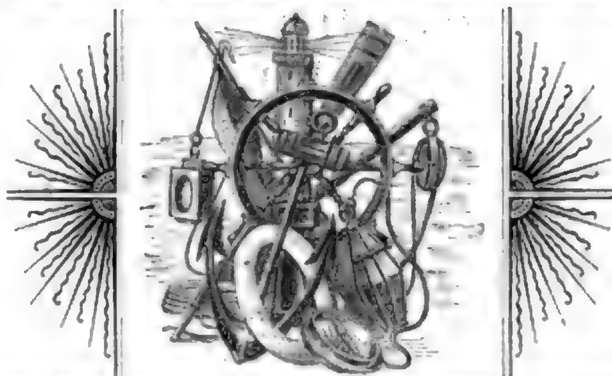
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der *Danziger Seeschiffer-Verein* hat, wie sein Vorsitzender Herr Navigationslehrer Doebler bekannt giebt, mit Anfang Mai seine Ferien begonnen. Nur bei besonderer Veranlassung werden Sitzungen einberufen, während der Vorstand die laufenden Geschäfte erledigt. Zuschriften sind an den Vorsitzenden (Bootsmannsgasse 5-6) zu richten.

Nebel-Schallsignale.

Der *Stettiner Seeschiffer-Verein* schreibt hierzu in seinem Jahresbericht:

»Im allgemeinen ist hierzu folgendes zu konstatieren: Beim Auftauchen der Leithäuser'schen Idee war bei fast allen aktiven Kollegen eine große Begeisterung für dieselbe zu finden, alle glaubten, durch fakultative Lagesignale würden ihnen große Sorgen im Nebel abgenommen werden. Eingehende Besprechungen über die richterliche Auslegung der Kaiserl. Verordnung an der Hand von Reichs-Gerichts-Entscheidungen und des Englischen Admiralitäts-Gerichts, ließen doch allmählich eine Ernüchterung aufkommen. Bei den Diskussionen zeigte es sich deutlich, daß die Art. 15, 16 und 28 noch lange nicht korrekt genug im Sinne des Gesetzes beachtet werden. Die Unbequemlichkeit des Abs. 2 Art. 16 und die rigorose Handhabung desselben, darf uns nicht irre führen. Das Grundprinzip des Art. 16 läßt sich vom gesetzgeberischen Standpunkt so deuten; wird der Artikel von allen Schiffsführern genau im Sinne des Gesetzes befolgt, so ist sicher anzunehmen, daß die Kollisionsfälle nach Möglichkeit beschränkt sind. Immer ist dann anzunehmen, daß schwere Fälle von Zusammenstößen kaum vorkommen. Die Ausführung unseres Kollegen Leithäuser in seinem Eingesandt — Ostsee-Zeitung Nr. 182 vom 19. 4. 04 — soll hierdurch weder kritisiert noch widerlegt werden, denn jeder, der bei Nebel in kritischen Augenblicken in verantwortlicher Stellung auf der Brücke gestanden hat, wird, wenn er eine Breitseitenkollision für sein Schiff fürchtet, so handeln wie Kapt. L. sagt, er wird mit vollvorwärts abdrehen. Objektiv beurteilt, wird aber dies Manöver meist immer diktiert durch die Furcht, daß der andere Dampfer nicht streng sich an den Art. 16 hält. Ob in diesem Falle eine Gesetzesübertretung vorliegt, oder sich dies Manöver nicht durch den Art. 27 und 29 der Kaiserl. Verordnung rechtfertigen läßt, braucht hier nicht weiter untersucht zu werden. Die vom Verbande ausgesandten Fragebogen haben in dieser Angelegenheit noch keine durchschlagende Klärung geschaffen und sind nach unserer Ansicht auch noch zu früh in die Welt geschickt. Bei der Beantwortung der Frage, ob die angestrebten Seitenschallsignale oder auch nur die Signale des Art. 28 für *noch nicht* einander ansichtige Schiffe dem verantwortlichen Kapitän eine Erleichterung und größere Sicherheit im Nebel gewähren, muß in erster Linie das Folgende untersucht werden: Würde durch die Verwirklichung dieser Wünsche die Sicherheit im Nebel erhöht und die Zusammenstöße verringert werden? Wer menschliche Schwächen, menschliches Irren vor den Schranken des Gerichts vielfach mit anhört, wird entschieden mit »Nein« antworten. Wir glauben nicht, daß im allgemeinen den Menschenleben und den Werten auf See ein Liebesdienst durch die Einführung dieser Signale erwiesen würde. Wer häufiger Gerichtsverhandlungen aus Anlaß von Zusammenstößen beiwohnt und mit anhört, wie die Decksbesatzung des einen Dampfers beschwört, nur einen Ton gehört zu haben, während alle Eide der gegnerischen Mannschaft bestätigen, daß 2 Töne abgegeben sind — oder auch umgekehrt — dem werden doch ernste Bedenken für die Einführung von Lage- oder Steuersignalen im Nebel, aufsteigen. Es ist ja möglich, daß wir, die wir nicht mehr aktiv sind, schon durch des Gedankens-blässe angekränkelt sind, aber immerhin müssen wir uns fragen: Würden die Schiffsleiter durch die Gestattung dieser Signale zur größeren Vorsicht erzogen werden? Wir glauben nicht!

Wenn wir uns ehrlich die Frage vorlegen: Haben wir im Nebel immer so gefahren, wie der strenge Sinn des Gesetzes es fordert? Haben wir wirklich nie zu Gesetzesübertretungen geneigt? Es steigen uns allerlei Bedenken auf. Wir neigen dazu uns selbst zu suggerieren und glücklich im Nebel fahren mit gesetzlich richtig im Nebel fahren, zu verwechseln. Dies unsern aktiven Kollegen immer wieder vor Augen zu führen, halten wir für unsere Pflicht. Über die sogen. Kurssignale braucht kein Wort verloren werden, denn jeder Praktiker weiß, wie oft schon über 1 oder 2 kurze Töne die Wahrnehmungen auseinandergehen. Allen aktiven Kollegen soll aber nochmal an dieser Stelle ans Herz gelegt werden, sich mit den Seitenschallsignalen weiter zu befassen, denn sie sind dazu berufen, später die ausschlaggebenden Meinungen zu vertreten.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 25. Hamburg, den 18. Juni. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Der § 59 Abs. 6 der Seemannsordnung ist durch das Landgericht zu Hamburg nach der Richtung ausgelegt, daß ein erkrankter Schiffsmann die ihm vom Reeder zur Heilbehandlung angewiesene Krankenanstalt ohne Verlust seiner Ansprüche mit einer anderen Anstalt vertauschen darf, sofern sich die ihn behandelnden Ärzte von dem Wechsel einen günstigeren Heilungsverlauf versprechen. Die als Rechtsnachfolgerin des Schiffsmanns G. auftretende Klägerin, die Landesversicherungsanstalt der Hansestädte, verfügte gegen den Widerspruch der Reederei die Aufnahme des G. in ihre Lungenheilanstalt Oderberg, unter Einwilligung des Direktors des Krankenhauses, dem G. von der Reederei zur Heilung übergeben worden war. Da sich die Reederei, unter Hinweis auf § 59 Abs. 6 weigerte, die Kosten für Verpflegung und Heilbehandlung in der Lungenheilanstalt zu tragen — 45 Tage à Mk. 3 — wurde die Streitfrage mit dem eingangs erwähnten Ergebnis gerichtlicher Entscheidung unterstellt. Die Berechtigung der Klage ist u. A. aus folgenden bemerkenswerten Gründen anerkannt:

Der Vorschrift des § 59 Abs. 6 kommt nicht, wie die Reederei behauptet, die Bedeutung zu, daß der Schiffsmann an die vom Reeder gewählte Krankenanstalt völlig gebunden sei, derart, daß er seinen Anspruch gegen den Reeder verliere, wenn er ohne dessen Willen die Anstalt verlasse. Diese Folge tritt vielmehr, wie im § 59 Abs. 6 daselbst ausdrücklich bestimmt ist, nur dann ein, wenn der Schiffsmann sich einer ärztlich angeordneten Heilbehandlung erstens ohne Grund entzieht und zweitens hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert hat. Im vorliegenden Falle trifft keine dieser beiden Voraussetzungen zu. G. hat sich, indem er den Antrag auf Unterbringung in einer Heilstätte für Lungenkranke stellte, nicht einer ärztlich angeordneten Heilbehandlung ohne Grund entzogen, vielmehr ist nach dem Zeugnis des behandelnden Arztes ohne weiteres anzunehmen, daß dieser den Matrosen G. im Interesse einer möglichst günstigen Behandlung veranlaßt hat, den Antrag zu stellen. Und daß durch die Überführung G's in eine Lungenheilstätte die Heilung vereitelt oder erschwert sein könnte, muß nach der Bescheinigung des Dr. D. vom Krankenhause St. Georg ausgeschlossen erscheinen, der nachträglich erklärt, daß vom ärztlichen Standpunkte aus G.'s Unterbringung in eine Lungenheilstätte dringend erforderlich gewesen sei. Das Gutachten dieser Ärzte ist als maßgebend anzusehen, weil gerade ihnen die Heilbehandlung im Krankenhause St. Georg oblag, in dem die Reederei dem Matrosen G. Verpflegung und Behandlung gewähren wollte. Und da sie G.'s Unterbringung in einer Heilstätte für erforderlich erklärt haben, so muß die Reederei auch die dadurch erwachsenen Kosten zuzahlen, soweit sie den durchschnittlichen, in derartigen Anstalten berechneten Kosten entsprechen. Sie muß dies ebenso, wie sie die Kosten einer von diesen Ärzten verordneten besonders teuren Arznei oder Spezialbehandlung im Krankenhause St. Georg hätte tragen müssen; denn sie muß dafür aufkommen, daß dem erkrankten Schiffsmanne die zweckmäßigste, seiner Krankheit entsprechende Behandlung zuteil wird. Da gegen die Angemessenheit der mit täglich 3 Mk. berechneten Kosten Einwendungen nicht geltend gemacht sind, war hiernach die Reederei verpflichtet, die für G.'s Unterbringung in der Lungenheilstätte Oderberg in den 45 Tagen berechneten Kosten von 135 Mk. zu tragen. Die Reederei ist daher dem Klageantrag gemäß zu verurteilen. Die Bestimmung im § 59 Abs. 6 der Seemannsordnung, daß über die Berechtigung des Grundes, aus dem ein Schiffsmann sich einer ärztlich angeordneten Heilbehandlung entzieht, vorläufig das Seemannsamt zu entscheiden hat, kann hier nicht zu Raume kommen, denn nach § 129 der Seemannsordnung ist diese vorläufige Entscheidung nur vorgesehen für Fälle, die keinen Aufschub leiden. Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor.

* * *

Schiffsvermessung.

Der kürzlich herausgegebene Jahresbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig, eine umfangreiche, sehr lesenswerte Veröffentlichung, behandelt unter dem Kapitel »Reederei« die in letzter Zeit akut gewordene Schiffsvermessungsfrage und kommt zu folgendem Ergebnis:

Von dem Herrn Reichskanzler ist die Frage angeregt worden, ob es sich empfiehlt, ein internationales Übereinkommen über die Schiffsvermessung anzustreben, welches die Übelstände, die von einigen Seiten dem Moorsom'schen Vermessungssystem vorgeworfen werden, zu beseitigen geeignet ist. Wir haben uns gegen eine solche Neuregelung ausgesprochen, weil wir in jedem Falle davon eine Benachteiligung der Reederei befürchten. Ist nämlich die Nettovermessung größer als die bisherige, so liegt die Benachteiligung auf der Hand, denn die zahllosen Körperschaften öffentlichen und privaten Rechtes, welche in allen Häfen der Welt die Schiffsabgaben nach der Vermessung erheben, würden es zweifellos zum größten Teil ablehnen, ihre Abgaben der Erhöhung des Netto-Raumgehalts gemäß herabzusetzen. Wenn dagegen die neue Vermessung einen kleineren Netto-Raumgehalt ergäbe, so würden diese sämtlichen Körperschaften sofort die Gelegenheit wahrnehmen, ihre Abgaben zu erhöhen, und zwar wahrscheinlich nicht nur entsprechend der durchschnittlichen Differenz gegen die jetzigen Vermessungen, sondern unter Berücksichtigung der äußersten Fälle. Daß eine neue Vermessung im wesentlichen auf dasselbe hinauskommen sollte, wie die jetzige, ist nicht anzunehmen, denn dann würde es eines neuen Systems ja nicht erst bedürfen.

Neu für uns in der Erörterung zu diesem wichtigen Gegenstand ist das aus der Stellungnahme des Berichtes hervorgehende Interesse der Reichsregierung. Was der Herr Reichskanzler durch seine Umfrage bezweckt, deckt sich bekanntlich mit der Absicht eines Beschlusses, den der Deutsche Nautische Verein am 29. Februar d. J. gefaßt hat.

* * *

Die durch Streuminen

entstandenen Verluste mehrerer russischer und neuerdings auch zweier japanischer Kriegsschiffe hat in der deutschen und englischen Presse zahlreiche Kundgebungen gegen den Gebrauch von freischwimmenden Seeminen hervorgerufen. Eine Bewegung zum Schutz neutraler Kriegs- und Handelsschiffe, weil sie ebenso wie das japanische Schlachtschiff, das angeblich zehn Seemeilen von der Küste entfernt von den unsichtbaren Seeungeheuern vernichtet wurde, vertriebenen Seeminen zum Opfer fallen können. Der Regierung der Ver. Staaten gebührt, durch Instruktionen, die sie ihrem Marine-Attaché zuteil werden ließ, das Verdienst, zuerst auf die der neutralen Schiffahrt durch vertriebene Minen drohende Gefahr aufmerksam gemacht zu haben. Gegebenenfalls sollen den Kriegführenden Vorstellungen gemacht werden. Stellen sich die Regierungen der anderen neutralen Staaten auf denselben Standpunkt — die Presse kann und wird das Zustandekommen gemeinsamen Vorgehens fördern — dann läßt sich ein Druck auf die Kriegführenden gewiß ausüben. Es läßt sich durchsetzen, daß solche Seeminen nur innerhalb gewisser Regionen verankert werden. Verhindern wird man das Auslegen dieser Mordinstrumente im gegenwärtigen Kriege natürlich nicht können. Um Streuminen, wie Dum-Dum-Geschosse als völkerrechtwidrig abzuschaffen, bedürfte es erst langwieriger internationaler Verhandlungen. Wir müssen deshalb mit realen Verhältnissen rechnen, mit der Tatsache, daß innerhalb des Operationsgebietes vertriebene Seeminen, weil sie zur Vernichtung des Gegners verwandt werden, herumschwimmen und, sobald sie aus dem Kriegsgebiet heraustreiben, was sich leider nicht hindern läßt, die neutrale Schiffahrt bedrohen. Ein Mittel zur Verringerung dieser Gefahr ist die Sperrung gewisser bekanntgegebener Gebiete für die Schiffahrt. Die japanische Regierung hat, wie aus einer Notiz auf S. 266 hervorging, diesen Weg bereits eingeschlagen und der neutralen Schiffahrt im Allgemeinen unzugängliche Seeverteidigungsgebiete geschaffen. Folgt Rußland, woran wohl nicht zu zweifeln ist, diesem Beispiel, dann wird das Risiko für die Schiffe neutraler Staaten abgeschwächt. Mehr ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen bei dem Charakter der Minen, die durch Berührung ihrer Oberfläche mit einem Gegenstand zur Detonation gebracht werden, kaum zu erhoffen und zu erwarten. Das Aufräumen der Minen ist, sofern sie unter Wasser sich befinden, also unsichtbar sind, sehr schwierig und zeitraubend. Kleine Fahrzeuge müssen systematisch das betreffende Gebiet nach dem Vorhandensein von Minen absuchen, und dies geschieht, angedeutet, in der folgenden Weise: je zwei Fahrzeuge schleppen zwischen sich unter Wasser eine Leine, deren Enden in den beiden Booten befestigt sind. Befindet sich nun in dem Wasserstreifen, durch welchen man diese Leine schleppt, eine an ihrem Ankertau befestigte Mine, so wird die Schleppleine durch sie aufgehalten und man wird in den Booten einen Widerstand bemerken. Ist man erst so weit, so handelt es sich darum, sich genau an die betreffende Stelle heranzufühlen, dann ebenfalls mit Leinen einen elektrisch zu zündenden Sprengkörper an die Mine heranzubringen, ihn und damit sie zu detonieren, also unschädlich zu machen. Aus diesen ganz kurzen und oberflächlichen Andeutungen kann man jedenfalls entnehmen, daß das Suchen wie das Auf-

räumen äußerst kompliziert ist, wohl nur unter günstigen Umständen funktioniert und kaum absolut zuverlässig sein kann. Eine andere Methode ist die, daß man besonders große Minen oder Massen von Schießwolle in dem zu reinigenden Fahrwasser versenkt und elektrisch zündet, die Detonation soll dann innerhalb eines bestimmten Umkreises alle schwimmenden Minen ebenfalls zur Explosion bringen. Beide Methoden, über die Wirkungen der letzteren sind wir, wie Graf Reventlow im »Überall« schreibt, nicht orientiert, können aber eine gewisse Sicherheit nur gegen das Vorhandensein festverankerten Minen geben, nie gegen die treibende von Wind und Strömung hin- und hergeworfene. Dies ist um so gefährlicher, weil sie, wie gesagt, durchaus nicht nur sichtbar an der Oberfläche zu treiben braucht, sondern möglicherweise auch unsichtbar darunter.

Seemannsamt im Auslande. — Krankenfürsorge.

Mk. 1954,64 ($ 465,39) hat die hamburgische Reederei B. Wencke Söhne für die Heilbehandlung und Heimschaffung eines Schiffsmannes bezahlt, der, verunglückt auf ihrem Schiff »Arethusa«, im Hafen von Seattle zurückgelassen werden mußte. Eine ganz unglaublich hohe Summe und sie ist entrichtet worden, trotzdem die Reederei vorher den ganzen Regierungsapparat bis hinauf zum Herrn Reichskanzler in Bewegung gesetzt hatte, ja sich sogar verklagen ließ. Zwar ist eine gerichtliche Verurteilung zum Bezahlen nicht erfolgt, jedoch nach dem Bescheid des Landgerichts: »sämtliche Zeugen in Tacoma, Seattle etc. nochmals zu vernehmen«, zog die Reederei als Kenner der Verhältnisse das sofortige Bezahlen vor. Ehe diese Angelegenheit aber in ihr letztes eben erwähntes Stadium trat, gingen Ereignisse voraus, die wirklich wert sind, weiteste Verbreitung zu finden. Werfen sie doch ein, *nach unserer Auffassung*, ganz eigentümliches Schlaglicht auf die Auffassung, die der deutsche Konsul in Tacoma über seine Aufgaben als Förderer deutscher Interessen hat.

Am 17. Oktober 1900 hinterlegte der Führer der im Hafen von Seattle liegenden »Arethusa« beim zuständigen deutschen Konsul in Tacoma $ 314,77 als voraussichtliche Kosten im Providence-Hospitale zu Seattle für 6 Monate zur Heilung, Verpflegung und Heimschaffung des verunglückten Schiffsmannes V. Eine Summe, deren Höhe den Reeder mit Recht in Erstaunen setzte, hatte er doch früher in ähnlichen Fällen (in San Franzisko und Takoma) *einen* Dollar täglich an Heilung und Verpflegung für Schiffsleute gezahlt. Nahm er 26 Wochen, die längste Dauer seiner Fürsorgepflicht, also 182 Tage = 182 Dollar an und rechnete die Heimschaffungskosten im Betrage von 75 Dollar*) hinzu, dann kamen im höchsten Falle 257 Dollar heraus. Schließlich beunruhigte er sich nicht weiter, durfte er doch erwarten, daß ihm vom Konsul der verbleibende Überschuß zurückbezahlt werden würde. Wie groß war aber seine Verwunderung, als er im April 1901 ein vom 20. März datiertes Schreiben des Konsuls erhielt, in dem dieser ihm bekannt gab, daß die $ 314,77 nicht nur verbraucht waren, sondern daß er noch weitere $ 150,62 für die Heilung und Heimschaffung des V. ausgelegt habe. Den Konsul muß, als er diese Rechnung aufmachte, selbst ihre exorbitante Höhe verlegen gemacht haben, denn er begleitete seine Bitte um Rückerstattung der 150 Dollar mit einem sehr langen Schreiben, das Erklärungen für die ebenfalls beigeschickte spezialisierte Rechnung enthielt. Ehe aus dieser einzelne Posten herausgegriffen werden, muß erwähnt werden, daß V. vom 22. August bis 18. Dezember im Hospital verweilte, dann als Rekonvaleszent entlassen und über New-York nach Hamburg befördert wurde. In Übereinstimmung mit der vorher erwähnten Berechnung des Reeders, hätte dieser also, da V. nur vier Monate im Krankenhaus war, 193 Dollar (118 Tage à 1 Dollar, Heimschaffung 75) zu zahlen gehabt. Die Rechnung des Konsuls, deren Richtigkeit er später durch Belege bewies, lautete anders. Er hatte bezahlt: für den Aufenthalt (118 Tage) im Hospital $ 168,60; für die Bemühungen eines *deutschen* Arztes, von dem der Konsul aus nicht ganz verständlichen Gründen erwähnt, daß er preuß. Oberstabsarzt der Reserve sei, $ 137,50; an den Apotheker $ 49,65; an Reisekosten (Schlafwagen) und Unterhalt $ 108,85, zusammen $ 465,39 = Mk. 1954,64!!

Als sich der Reeder, wie ihm das gewiß Niemand verdenken wird, zuerst entschieden zum Bezahlen dieser übertrieben hohen Summe weigerte und dem Konsul in einem Schreiben (dessen Abschrift dem Reichskanzler zuging) auseinandersetzte, daß derartige Ausgaben für die Heilbehandlung *eines* Schiffsmannes der deutschen Schiffahrt verhängnisvoll werden müßten, antwortete ihm der Konsul: »daß eine Ausgabe von $ 465,39 nicht ruinös auf die deutsche Schiffahrt wirken kann, weiß jeder Schiffsinteressent.« Aus dieser Bemerkung geht hervor, daß der Vertreter des Deutschen Reiches in Tacoma nicht die leiseste Ahnung von den Verhältnissen hat, unter denen gegenwärtig die deutsche Reederei, insbesondere die deutsche Segelschiffahrt lebt. Diese Erscheinung ist im höchsten Grade betrübend und sie zwingt förmlich zu der Forde-

*) Von Seattle nach San Franzisko 25 Dollar, von San Franzisko nach Hamburg mit Kosmos-Dampfer 105 Tage à 2 Mk.

rung heraus: nur solche Personen mit der Vertretung deutscher Interessen im Auslande zu betrauen, die vermöge ihrer Kenntnisse auch in der Lage sind, ein einigermaßen sachkundiges Urteil über deutsche Verhältnisse zu fällen. Was bei uns doch nachgerade jedes Kind weiß, die Tatsache, daß die meisten unserer Reedereien — um mit den Worten von Geh. Rat v. Jonquières zu reden — auch nicht um einen Groschen mehr belastet werden können, — diese Kenntnis sollte man auch von einem Manne voraussetzen dürfen, der die Ehre und u. A. auch die Aufgabe hat, die Interessen der deutschen Schiffahrt als amtlicher Vertreter des Deutschen Reiches zu wahren. Daß der Konsul in Tacoma anscheinend auch sonst eine von der Regel abweichende Auffassung über seine Aufgaben hat, geht nicht allein aus dem vorhin geschilderten Tatbestand, sondern auch daraus hervor, daß er sich — wie aus einer Eingabe der Reederei an den Herrn Reichskanzler hervorgeht — im Interesse des Schiffes »Arethusa« für seine private, von der Reederei nicht beansprüchte Tätigkeit $ 65 vom Kapitän bezahlen ließ.

Sehen wir in der ganzen Angelegenheit auch vorzugsweise einen Beitrag zu dem der näheren Erörterung sehr bedürftigen Thema: Deutsche Konsuln im Auslande, so glauben wir doch, daß die voraufgegangenen Ausführungen auch Manchem aus dem Kreise Derjenigen zu denken geben werden, die emphatisch für den Ausbau der seemännischen Krankenfürsorge auf der Grundlage des Krankenversicherungs-Gesetzes eingetreten sind. Im vorliegenden Falle wäre die Krankenkasse mit $^{2}/_{3}$, also mit etwa Mk. 1300 für die Heilung und Heimschaffung des Schiffsmannes in Anspruch genommen worden.

Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen.

(Unbegründet ausgesprochener Tadel eines Reichskommissar gegen einen Schiffsführer.)

Am 24. Januar dieses Jahres lief ich mit dem Dampfer »Gothenfels« die Weser abwärts fahrend, beim Feuerschiff »Bremen« plötzlich in eine dicke Nebelbank. Da dort, wo das Fahrwasser über eine Seemeile breit ist, ein erlaubter Ankergrund ist, ging ich sofort zu Anker und gab die vorgeschriebenen Negelsignale; denn ein Weiterfahren war ausgeschlossen. Bald darauf gingen noch drei andere die Weser abfahrende Schiffe, sobald sie in diese dicke Nebelbank liefen, auch dicht bei mir zu Anker. Es war ungefähr windstill, so daß unsere Nebelsignale weit zu hören waren und man sogar Stimmen von den anderen Schiffen hören konnte.

Gegen halb zwölf mittags war es Stauwasser und wir fingen an zu schwoien, und während wir im Schwoien dwars im Fahrwasser lagen, versuchte es ein Fischdampfer zwischen uns vier im Schwoien liegenden Schiffen hindurch zu fahren, und zwar mit nicht zu wenig Fahrt. Klar gehen konnte solche »Tollkühnheit« natürlich nicht, und obgleich wir beim Näherkommen des Fischdampfers wie wütend unsere Glocke, beinahe ununterbrochen läuteten, ihm zuriefen, rückwärts zu gehen und sein Ruder »rechts« zu legen, kollidierte er doch mit uns, wobei er uns mehrere Platten verbeulte und sich selbst die ganze Nase einrannte.

Selbstredend war die Kollision nur durch Verschulden des Fischdampfers herbeigeführt, dessen Reeder sich auch bald bereit erklärte, unseren Schaden voll und ganz zu ersetzen.

Als ich nach vier Monaten von der Reise zurückkam, war trotz der Geringfügigkeit der Sache doch eine Seeamtsverhandlung anberaumt und ich hatte am 19. Mai in Bremerhaven zu erscheinen mit zwei Zeugen von meinem Schiff, während von dem Fischdampfer etwa ein halbes Dutzend geladen waren.

Im Laufe der Verhandlung wurde ich von dem anwesenden Herrn Reichskommissar gefragt, ob ich die Polizeivorschriften der Weser kannte, in welchen im § 40 stände, daß es auf der Weser erlaubt wäre, außer den vorgeschriebenen Nebelsignalen noch einen langen Ton mit der Dampfpfeife zu geben. Solch eine nebensächliche Erlaubnis der lokalen Polizeivorschriften war mir natürlich gänzlich unbekannt, was auf Seiten des Herrn Reichskommissars freilich großes Befremden hervor zu rufen schien und ihn veranlaßte meine Unkenntnis zu tadeln. Ich erwiderte dann dem Herrn Reichskommissar, daß ich, falls mir diese Erlaubnis der Strompolizei auch bekannt gewesen wäre, in meinem Falle doch keinen Gebrauch davon gemacht haben würde, erstens wegen der Windstille, in welcher meine Glocke vollkommen weit genug zu hören gewesen wäre, und zweitens wegen des Nebels, weil dann der Fischdampfer nicht gewußt hätte, ob die Glockensignale und der lange Ton der Dampfpfeife von ein und demselben Schiff gegeben wären.

Alles dies ließ der Herr Reichskommissar aber nicht gelten, sondern blieb bei seinem Tadel und verlangte von mir den fakultativen Charakter des § 40 wenigstens zu kennen.

Wenn von der Strompolizei der Weser eine solche Erlaubnis mit in ihre Vorschriften aufgenommen ist, so ist dieselbe doch gewiß ganz nebensächlich; denn verboten ist es bekanntlich nirgendswo einem Dampfer, weder in Fahrt noch vor Anker, einen

anderen Schiffe durch einen langen Ton mit der Dampfpfeife ein »Achtung« zuzurufen; nur tut man dies nicht im Nebel.

Der Herr Reichskommissar hatte aus der Verhandlung erfahren, daß von mir vor und nach der Kollision korrekt gehandelt war und daß von mir die vorgeschriebenen Nebelsignale richtig gemacht waren und daß diese bei dem windstillen Wetter auch von dem Fischdampfer vollkommen richtig verstanden waren und daß die Kollision nur durch den Fischdampfers entstanden war.

Trotzdem also alle bestehenden Vorschriften von mir streng ausgeführt waren und ich bei dem eintretenden Nebel vorsichtig manöveriert und richtig gehandelt hatte, mußte ich es mir doch gefallen lassen, in einer öffentlichen Seeamtsverhandlung getadelt zu werden, weil ich eine ganz nebensächliche Erlaubnis der lokalen Polizeibehörde nicht kannte. Als der Herr Reichskommissar seinen Tadel über mich aussprach, war Gott sei Dank doch einer der Herren Beisitzer so kühn, für mich eine Lanze zu brechen und dem Herrn Reichskommissar kurz und bestimmt zu erklären, daß ein Kapitän solche Sachen nicht kennen könnte; aber trotz dieser ihm gewordenen Belehrung blieb der Herr bei seinem Tadel und nahm denselben am Ende der Verhandlung mit in seinen Spruch auf.

Sobald wie möglich kaufte ich mir natürlich die mir verhängnisvoll gewordenen Polizei-Vorschriften und machte mich auf Wunsch des Herrn Reichskommissars damit bekannt und fand dann nun, worauf ich von anderer maßgebender Seite bereits aufmerksam gemacht war, daß der § 40 mit seiner Erlaubnis nur auf sichtiges Wetter Bezug hat, daß also der Herr Reichskommissar sich geirrt und mir den Tadel zu Unrecht gemacht hatte.

Der ganze Abschnitt II der Vorschriften ist nur für sichtiges Wetter bestimmt und umfaßt die Paragraphen 28—42, während die Signale für Nebel im Abschnitt III stehen und die bei sichtigem und unsichtigem Wetter bestehenden Signale in Abschnitt VI stehen, nämlich die Sturmsignale, welche auch bei Nebel gebraucht werden sollen, wenn man das Schiff, dem man ausweichen will, erkennen kann. Wozu das im § 40 erlaubte Signal gebraucht werden soll, zeigt außerdem der § 43 genau, nämlich dann, wenn ein Dampfer verlangt, daß ein kreuzendes Segelfahrzeug ihm aus dem Wege gehen soll, was bekanntlich auf allen Revieren üblich und so selbstverständlich ist, daß andere Polizei-Vorschriften es garnicht extra erlauben. Sollten die Gesetzgeber der Weser nun die Erlaubnis von § 40 auf sichtiges und unsichtiges Wetter haben ausdehnen wollen, so hätte diese Erlaubnis nicht im Abschnitt II, sondern etwa im Abschnitt VI stehen müssen.

Um nun für den mir zu Unrecht gemachten Tadel beim Ober-Seeamt in Berlin Beschwerde einlegen zu können, wandte ich mich an das Seeamt zu Bremerhaven und bat um eine Abschrift der Verhandlung, bekam aber von dort den Bescheid, daß nach § 27 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 mir die Erlaubnis zu einer Beschwerde beim Ober-Seeamt nur dann zustände, wenn mir mein Patent genommen wäre.

Da mir mein Patent ja nun noch einmal gelassen ist, habe ich mich also in meinen Tadel zu finden, so gut wie es eben gehen will; denn zur Rechtfertigung kann ich ja nun den gütigen Geber desselben nicht ziehen.

Der Schlußparagraph der Weser-Polizei-Vorschriften sagt, daß Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder höher bestraft werden. Die Gesetzgeber bestimmen also nur eine Strafe für den, der gegen ihre Vorschriften verstößt. Warum muß nun oder darf nun der Herr Reichskommissar viel weiter gehen als die Gesetzgeber, und warum muß ich in einer öffentlichen Verhandlung durch einen Tadel bestraft werden, da ich die Vorschriften genau innegehalten und nur eine nebensächliche Erlaubnis nicht gekannt habe, die sich, wie ich nun nachträglich sehe, garnicht auf meinen Fall beziehen kann?

Da bekanntlich Kapitäne gerade so wie alle anderen sterblichen Menschen nicht ohne Fehler sind und es überhaupt auf dieser unvollkommenen Erde keine unfehlbaren Menschen gibt, warum wird denn gerade Kapitänen, die doch wahrhaftig so wie so heutigen Tages nicht auf Rosen gebettet sind, so oft in Seeamtsverhandlungen ein Tadel ausgesprochen und ihnen dadurch ihr an und für sich schon schwerer Beruf noch schwerer gemacht?

Hannover, den 6. Juni 1904.

Kapitän H. Möller.

* * *

Anmerkung der Redaktion. Der vorliegende Fall ist ein weiteres Glied in der Kette von Beweisen für die dringende Reformbedürftigkeit des Gesetzes vom 17. Juli 1877. Den Kapitänen und Schiffsoffizieren muß so bald wie möglich das Recht der Berufung an das Ober-Seeamt auch beim Ausspruch von Vorwürfen und Verschulden eingeräumt werden. Ehe diesem berechtigten Verlangen aber entsprochen worden ist, wäre es sehr wünschenswert, wenn sich Reichskommissare und Seeämter in Aussprechen von Rügen und Vorwürfen noch mehr Zwang auferlegen wollten, als sie es zu unserer lebhaften Genugtuung in letzter Zeit bereits getan haben. Hat doch diese Art der Strafmittel für die Gemaßregelten wirtschaftlich in vielen Fällen so verhängnisvolle Folgen, daß ihnen bei der gegenwärtigen Sachlage ein Antrag auf Patententziehung willkommener ist.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Juli 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 3. Juli. Über den mittleren Breiten des östlichen und des mittleren Ozeans lagert hoher Luftdruck, während westlich von den Azoren und über dem Golfstromgebiet Depressionen auftreten. So herrschen in den mittleren Breiten östliche Winde vor, während in den niedrigeren Breiten des westlichen und mittleren Ozeans der Passat vielfach gestört ist. Näher an der nordamerikanischen Küste sind die Winde vielfach nördlich.

4. bis 5. Juli. Flache Depressionen durchziehen die mittleren Breiten. In den Meeresgebieten zwischen Neufundland und dem Kanal bleiben die Winde noch vorwiegend östlich; etwas weiter südlich im Gebiete der Depressionen sind sie umlaufend und auf deren Südseite westlich.

6. bis 13. Juli. Von Westindien und den südlichen der Vereinigten Staaten Nordamerikas zieht sich eine Hochdruckzone bis nach Nordafrika und Südwesteuropa, von deren östlichstem Teil aus höherer Luftdruck weiter nach Norden sich erstreckt. Über dem östlichen Ozean wehen südliche Winde, über den übrigen Meeresteilen bis gegen die Breiten der Azoren überwiegend westliche Winde.

14. bis 16. Juli. Die Hochdruckzone hat eine nördlichere Lage angenommen. Die westlichen Winde reichen daher nicht mehr so weit nach Süden, als im vorhergehenden Zeitabschnitte, sondern in den Breiten der Azoren wehen bereits östliche Winde; näher an den europäischen Küsten erstrecken sich die östlichen und nördlichen Winde bis nach den Meeresgebieten vor dem Kanal hin.

17. bis 19. Juli. Von einem intensiven Hochdruckgebiet in der Umgebung der Azoren erstreckt sich ein Ausläufer weiter nach Norden. Über den östlichen Meeresgebieten wehen daher nördliche Winde, die weiter westwärts in südwestliche umgehen.

20. bis 24. Juli. Eine Hochdruckzone erstreckt sich quer über den Ozean; ihr höchster Luftdruck befindet sich in der sogenannten normalen Lage in der Umgebung der Azoren. In den mittleren Breiten wehen daher allenthalben westliche Winde.

25. bis 31. Juli. Der höchste Luftdruck hat eine westlichere Lage zwischen den Azoren und der Küste Nordamerikas angenommen. Über dem östlichen Ozean gewinnt eine Depression weitere Ausdehnung nach Süden. In den mittleren Breiten des östlichen und mittleren Ozeans herrschen daher nordwestliche Winde vor; näher an den europäischen Küsten an der Ostseite des Ausläufers der Depression treten jedoch südliche Winde auf und in den letzten Tagen werden über dem östlichen Ozean die Winde vielfach stürmisch. Über dem westlichen Ozean herrschen südliche und südwestliche Winde vor.

Ursachen der Fischdampferverluste und Vorschläge zu ihrer Verhütung.

Mit der Beantwortung dieser sehr wichtigen Angelegenheit hat sich auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft der Germ. Lloyd in sehr eingehender Weise beschäftigt. Das Ergebnis seiner Arbeit ist im Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft *(den wir in nächster Nummer eingehend besprechen werden)* niedergelegt und wie aus dem in letzter Nummer veröffentlichten Bericht über die Genossenschaftsversammlung hervorgeht, durch einen Vortrag des Herrn Direktor Pagel ergänzt worden. Da der Verwaltungsbericht der S.-B.-G. naturgemäß nur einen sehr begrenzten Leserkreis hat, die Verbreitung des Resultats der vom Germ. Lloyd veranlaßten Berechnungen aber im Allgemeininteresse wünschenswert ist, bringen wir auszugsweise seine Vorschläge zur Kenntnis.

Vorgenommene Krängungsversuche mit 15 deutschen Fischdampfern ergaben für sie eine metazentrische Höhe (M. G.) zwischen 700 und 900 mm. Das sind im Vergleich zu den met. Höhen anderer Seeschiffe so hohe Werte, daß man geneigt ist, daraus ohne Besinnen zu folgern, daß die Stabilität den größten Anforderungen gewachsen ist, daß also die Fischdampfer nicht durch Kentern verloren gegangen sein können. Die Auffassung ist weit verbreitet und dennoch unzutreffend.

Es muß daran erinnert werden, daß die steifen Schiffe in bewegter See meistens stärker schlingern, als die ranken. Diese Erscheinung ist folgendermaßen zu erklären. Ein schlingerndes Schiff kann mit einem schwingenden Pendel verglichen werden, d. h. es schwingt in regelmäßigen Perioden, die allmählich kleiner und kleiner werden, bis der Ruhezustand eintritt. Erteilt man dem Pendel in regelmäßigen Zeitintervallen einen Impuls, der eben ausreicht, den Luftwiderstand zu überwinden, so schwingt er in stetigen Perioden mit gleichbleibenden Ausschlägen unaufhörlich fort. Verstärkt man den Impuls, so können die Ausschläge des Pendels beliebig gesteigert werden, vorausgesetzt, daß diese Kraftäußerungen immer genau mit der Periode der Pendelschwingung übereinstimmen. So ist es auch bei einem in Ozeanwellen schlingernden Schiffe. Auch die Ozeanwellen haben ganz regelmäßige Perioden ihrer Wiederkehr, die mit der Länge der Wellen, d. h. also mit der Stärke des sie erzeugenden Windes variieren. Wenn nun die Wellenperiode mit der Schlingerperiode des Schiffes übereinstimmt, so wird das Schiff durch den regelmäßig wiederkehrenden Antrieb der Wellen zu immer größerem Ausschlag veranlaßt.

Aus vielfachen Beobachtungen über die Rollbewegungen der Schiffe in bewegtem Wasser hat sich nun ergeben, daß abgesehen vom Trägheitsradius die Schlingerperioden für Schiffe mit großer Stabilität ungefähr 8—10 Sekunden betragen, d. h. also ein Schiff braucht zu einer Schwingung von B. B. nach St. B. und wieder zurück nach B. B. 8—10 Sekunden. Weiter lehrt die Beobachtung, daß auch die Periode der durch Sturm erzeugten großen Ozeanwellen bis zu 10 Sekunden beträgt, sodaß also in Sturm leicht eine Übereinstimmung der Wellen- und Schiffsperioden bei Schiffen mit großer Stabilität eintritt. Die Perioden von Schiffen mit geringer Stabilität können bis 20 Sekunden betragen, sodaß solche Fahrzeuge weniger in die Gefahr kommen, durch Zusammentreffen ihrer Schlingerperiode mit der Wellenperiode zu gefährlichem Ausschlag getrieben zu werden.

In der englischen Marine sind zahlreiche diesbezügliche Beobachtungen angestellt worden. White berichtet in seinem Werk über Schiffbau mehrfach über diese Beobachtungen und gibt u. a. eine Tabelle, aus der hervorgeht, daß anläßlich eines Sturmes die steifen Schiffe eines Geschwaders bis zu 60° schlingerten, während bei den ranken Fahrzeugen nur Ausschlagwinkel von 25—30° beobachtet wurden.

Bei den ranken, langsam pendelnden Schiffen ist die volle Schwingung noch nicht vollendet, wenn schon die zweite Welle das Schiff trifft und nun also die Bewegung unterbricht, die Periode stört, anstatt sie wie bei den steifen Schiffen zu unterstützen. Die Wirkung der Wellen auf ein schlingerndes Schiff bleibt auch dann noch die gleiche, wenn ihre Perioden einen Bruchteil oder ein Vielfaches der Schlingerperiode des Schiffes betragen. Ferner muß darauf hingewiesen werden, daß die Wellenperiode gegenüber einem sich fortbewegenden Schiff durch dessen Fahrtrichtung und Geschwindigkeit erheblich modifiziert wird. Es kann vorkommen, daß Wellen, wenn sie ein Schiff breitseits treffen, geringeren Ausschlag hervorrufen, als wenn sie das in Fahrt befindliche Schiff schräg von vorn oder hinten treffen. Gerade dieser Umstand spricht überzeugend dafür, daß ein solches Zusammentreffen der Perioden des Schiffes und der Wellen durchaus nicht so selten stattfindet, wie man zunächst zu glauben geneigt ist. Andererseits gibt diese Erscheinung auch das Mittel zur Verhütung eines solchen Zusammentreffens an, nämlich Änderung der Fahrtrichtung oder der Geschwindigkeit des Schiffes. Der Führer des Schiffes muß die Gefahr kennen und durch geeignete Navigation abwenden.

Durch die Übereinstimmung der Schlinger- und Wellenbewegungen kann also ein verhältnismäßig steifes Schiff schon in ganz gefährlichen Rollbewegungen gebracht werden. Treten nun noch andere ungünstige Einwirkungen hinzu, so steigt die Gefahr des Kenterns aufs höchste. Solche ungünstigen Einwirkungen entstehen durch:

1) Stöße von Wind und Wellen; 2) Wasser auf Deck; 3) Wasser im Schiff; 4) Stetigen Winddruck und 5) Überschießen der Ladung, verbrauchen einen Teil des Stabilitätsmomentes und erteilen dem Schiff eine gewisse Schlagseite.

Nach diesen Erwägungen machte der Germ. Lloyd an einem Beispiel mit Hilfe der Stabilitätskurve den Versuch, den schädlichen Einfluß aller vorher genannten ungünstigen Faktoren zahlenmäßig festzulegen und zu untersuchen: ob durch das Zusammentreffen dieser Faktoren das Fahrzeug zum Kentern gebracht werden kann.

Unter strenger Beobachtung der wirklichen Verhältnisse ergab die Berechnung, daß das ganze Stabilitätsmoment aufgebraucht werden kann, das Schiff also kentern muß. Dieser rechnungsmäßige, natürlich rein theoretische Nachweis findet durch eine Reihe von Beobachtungen über gekenterte Schiffe Bestätigung. Der Bericht zählt mehrere solcher Fälle auf. Sie bestätigen nicht nur die Möglichkeit, daß unsere Fischdampfer durch Kentern verloren gegangen sein können, sie sprechen vielmehr überzeugend für die Wahrscheinlichkeit eines solchen Untergangs, denn auf keine Weise läßt sich das spurlose Verschwinden unserer Fischdampfer besser erklären.

Unter diesem Gesichtspunkt hat der Germ. Lloyd die Untersuchungen fortgesetzt, um geeignete Abwehrmaßregeln zu finden. Diese Maßregeln sind zweierlei Art 1) müssen wir dem Schiff durch entsprechende Formgebung und Gewichtsverteilung die denkbar günstigsten Stabilitätsverhältnisse verleihen und 2) solche Vorkehrungen treffen, die geeignet sind, diese Stabilität auch unter ungünstigen Verhältnissen zu bewahren.

Zu 1) empfiehlt der Germ. Lloyd: a. großes Deplazement, b) normales Verhältnis von $\frac{\text{Tiefe}}{\text{Breite}}$ c) event. Vergrößerung der metazentrischen Höhe durch Ballast unter Berücksichtigung des Freibords, d) Quarterdeck, e) Back, f) großen Freibord. Hierzu heißt es im Bericht:

»In Bezug auf die Positionen a — d feste Vorschriften zu erlassen, halten wir für untunlich. Wir glauben, daß es schon zum Ziele führt, wenn die in Betracht kommenden Schiffbauer, welche uns bereits die Zweckmäßigkeit unserer Vorschläge bestätigt haben, bei den Reedereien auf die Ausführung dieser Vorschläge hinwirken. Eine geschlossene Back sollte bei Neubauten vorgeschrieben werden. Gleichfalls sollte der Freibord in gleicher Weise wie bei den übrigen Dampfern außerhalb der kleinen Küstenfahrt unter Berücksichtigung der Decksaufbauten durch eine Marke festgelegt werden. Da die jetzt in Kraft tretenden Freibordvorschriften für Dampfer außerhalb der kleinen Küstenfahrt für Fischdampfer zu geringe Werte geben, so untersuchen wir noch an Hand der uns von der See-Berufsgenossenschaft eingereichten Tiefgangsnachweisungen die Frage, ob der Freibord für Fischdampfer durch einen Zuschlag zum allgemeinen tabellarischen Freibord bestimmt werden kann, oder ob es nötig ist, besondere Tabellen für Fischdampfer aufzustellen.«

In *zweiter Linie* bedarf es nun solcher Vorkehrungen und Einrichtungen an Bord der Fischdampfer, durch welche alle schädlichen Einwirkungen auf die Stabilität abgewendet werden können. Hierzu gehört ein festes Schanzkleid, um das Überkommen der See einzuschränken. Im mittleren, tiefer gelegenen Teil des Schiffes könnte streckenweise eine offene Stützen-Reling mit Netzwerk gewählt werden, damit das übergekommene Wasser schnell abfließen kann. Werden indessen Wasserpforten im Schanzkleid vorgezogen, so sollte es untersagt werden, Riegel zum Feststellen der Klappen anzubringen, da auf vielen Schiffen diese Riegel auch dann nicht gelöst zu werden pflegen, wenn bei schlechtem Wetter viel Wasser überkommt, sodaß die Wasserpforten in solchen Fällen völlig wirkungslos bleiben. Als Verschluß der Wasserpforten sind nur selbsttätige Jalousieklappen ohne Feststellvorrichtung zuzulassen.

Zur Verminderung der Schlingerbewegung würde sich die Anbringung von Kimmkielen oder tieferm Mittelkiel empfehlen; der letztere ist natürlich nur möglich, wenn die Wassertiefe im Hafen genügend groß ist.

Zur Vermeidung des Überschießens der Kohlen und des frei beweglichen Wassers im Schiff sind Schlingerschotte im Bunker und Schlagwasserplatten im Speisewassertank anzuordnen. Um das Eindringen von Wasser durch die Öffnungen des Decks zu verhindern, wird empfohlen, die Sülle aller Decksöffnungen mindestens 530 mm hoch zu machen. Es empfiehlt sich weiter, die Maschinen-Oberlichter und Heizraum-Grätings bei schlechtem Wetter durch feste Blechdeckel zu verschließen, den Eingang zum Maschinenraum nach der Rückwand zu verlegen bezw. auf jeder Seite des Maschinenschachts eine Tür anzuordnen, damit die auf der Luvseite gelegene bei schlechtem Wetter geschlossen bleiben kann. Es ist ferner richtig, daß die Anker und Ketten der mit dem Fahrtzeichen Atl. fahrenden Fischdampfer die gleichen Abmessungen erhalten, wie sie für die übrigen Dampfer der gleichen Größe und Klasse vorgeschrieben sind. Feste Vorschriften über Anordnung der Maschinen und Kessel, sowie Bunker und Laderaum zu erlassen, um die Trimmlage des Schiffes für die verschiedenen Beladungs-Möglichkeiten zu bestimmen, ist nicht möglich, da die Gewichtsverteilung von vielen variablen Größen abhängig ist und sich nicht durch eine Schablone regeln läßt; die Erledigung dieser Frage muß dem Konstrukteur überlassen bleiben.

Diese Vorschläge, als Ergebnis eines eingehenden Studiums, ergänzt der Germ. Lloyd noch durch einige Schlußbemerkungen, in denen er davon abrät, den kleinen Fischdampfern die Fahrt nach Island zu verbieten, da die Größe des Fahrzeugs allein für seine Seefähigkeit nicht maßgebend ist.

Nachweislich sind mehrere Fischdampfer während der

Fahrt von oder nach den Fangplätzen verunglückt, sodaß der Fischereibetrieb selbst mit dem Untergang nicht in Zusammenhang gebracht werden kann. Es erscheint deshalb auch nicht richtig, die neuen Vorschriften nur auf solche Fischdampfer anzuwenden, welche mit dem Grundnetz fischen.

Wenn die Verfasser dieses bedeutsamen Berichtes dann noch aussprechen, daß an die Fähigkeiten der Fischdampferführer hohe Anforderungen gestellt und nur nachweislich tüchtige Kräfte zu diesem Amt zugelassen werden müßten, dann sprechen sie Wünsche aus, denen zum Teil durch die allerseits beifällig begrüßte Bundesratsverordnung vom 5. Mai 1904 Rechnung getragen worden ist.

Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals.

Von geschätzter Seite wird uns geschrieben:

Das unter diesem Titel kürzlich vom Reichs-Marine-Amt veröffentlichte, im Vertriebe der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin, (Preis geb. ℳ 5.—) befindliche Werk kann mit Recht als vollwertiger Ersatz der fremden, besonders der englischen Segelhandbücher für jene Gegend gelten. Mit großer Umsicht ist aus den englischen, französischen, spanischen und portugiesischen Beschreibungen jener Küsten das ausgewählt, was zur Förderung der Kenntnis jener Gegenden für den Seemann notwendig erscheint. Da außerdem viele Berichte von deutschen Konsulaten und deutschen Kapitänen mit verarbeitet worden sind, so ist das Werk unzweifelhaft viel reichhaltiger, als die fremden Segelhandbücher. Bei Durchsicht des Buches empfindet man sofort, daß es nicht nur eine gedankenlose Übersetzung des englischen Vorbildes ist, und wir begrüßen dasselbe als nationalen Schatz, obgleich wir noch nicht im Besitze des angezeigten Beiheftes mit den 124 Küstenansichten sind.

Das Werk besteht aus 12 Abschnitten, von denen der erste die allgemeinen Verhältnisse für die ganze Küste von der französich-spanischen Grenze bis zur Straße von Gibraltar umfaßt, die übrigen elf die spezielle Beschreibung der einzelnen Küstenstrecken, in vorgenanntem Verlaufe, mit allen Einzelheiten derselben bringen.

Der erste Abschnitt enthält einen Auszug aus der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, Lotsen-Signalordnung, Handhabung der Raketengeräte, Bemerkungen über Lloydssignal- und Semaphorstationen, Sturmsignale, Lotsen- und Rettungswesen und Thunfischnetze. Ferner Auszüge aus den Hafenordnungen für Spanien und Portugal, Zoll- und Quarantäne-Vorschriften sowie Münzen, Maße und Gewichte für beide Staaten. Dann in ausführlicher Weise die besonders für die Navigierung in Betracht kommenden Verhältnisse: Wind und Wetter, Magnetische Elemente mit zwei Knoten, Lotungen, Strömungen, Gezeiten, Dampfer- und Seglerwege.

Die Beschreibung der einzelnen Küstenstrecken mit den Flüssen und Häfen in den Abschnitten 2 bis 12 ist so ausführlich und erschöpfend, daß nach diesen Küstenplätzen bestimmte Schiffsführer alles in derselben finden, was sie bedürfen. Es dürfte wohl kaum der Fall eintreten, daß hier Jemand das nicht findet, was er braucht.

Das Werk hat aber einen doppelten Zweck. Es soll nicht nur den nach Spanien und Portugal bestimmten Schiffsführern als Ratgeber dienen, sondern auch jenen, die in der Nähe dieser Küste passieren. Dabei kommen fast alle nach dem Süden bestimmten oder daher kommenden Dampfschiffe in Betracht, die auf der an der Küste entlang führenden Hochstraße des Weltverkehrs sich bewegen, einerlei ob der weitere Weg durch das Mittelmeer führt, über den Äquator im Atlantischen Ozean oder nach den Gestaden Westafrikas. Für diese ist die An- und Umsteuerung von Kap Finisterre im Norden und von von Kap San Vincent im Süden das Wichtigste, und von den allgemeinen Verhältnissen, wie solche im ersten Abschnitte beschrieben sind, kommen für sie besonders nur die letzten Punkte, von Wind und Wetter an, in Betracht. Es ist zu bedauern, daß gerade hier einige Lücken vorhanden sind, die die Seeleute sehr empfinden werden, wenngleich diese Lücken bei der Beschreibung der einzelnen Küstenstrecken größtenteils ausgefüllt werden.

Die ganze Darstellung von Wind und Wetter stützt sich anscheinend nur auf Landbeobachtungen, da nach dem eigenen Wortlaut die Schiffsbeobachtungen, die für die Seeleute doch von größter Bedeutung sind, östlich von 20° W-Lg. nicht verarbeitet wurden. Auch die Darstellung der Nebelverhältnisse kann nicht als den Bedürfnissen der Schiffahrt entsprechend bezeichnet werden. Ungleich wertvoller für den Schiffsführer sind einzelne fettgedruckte Bemerkungen aus der speziellen Beschreibung der Küste. Wenn es z. B. bei der Ansteuerung von Coruna auf Seite 233 heißt: »Ein Schiff, das in der Nähe von Land plötzlich vom Nebel überfallen wird, sollte stets annehmen, daß es infolge von Stromversetzung in gefährliche Nähe der Küste geraten ist und sollte dementsprechend mit größter Vorsicht verfahren. Denn Nebel liegt oft unter Land, wenn weiter in See klares schönes Wetter herrscht«, so ist das ein wertvoller Fingerzeig für den Seemann. Dasselbe gilt von anderen, an einzelnen Stellen zu findenden Bemerkungen, z. B. auf S. 259 bei Kap Finisterre, S. 374 bei Kap Roca usw., worin darauf hingewiesen wird, daß jene hochgelegenen Leuchtfeuer bei trübem nebligen Wetter öfter nicht sichtbar sind, während niedriger gelegene gesehen werden können.

Das erste Beispiel, das nicht nur für Coruna gilt, sondern für alle Gegenden, möchten wir an dieser Stelle noch etwas näher beleuchten mit Rücksicht auf einen jüngst erfolgten Strandungsfall. Bei ruhiger Witterung und klarem Himmel tritt während der Nacht in der Regel auf dem Lande zuerst Bodennebel ein, der allmählich höher steigt. Er verdeckt zunächst die niedrig gelegenen Gegenden und Gegenstände, später auch die höher gelegenen, und breitet sich auch, besonders wenn der Wind ablandig ist, auf die der Küste zunächst liegenden Meeresteile aus, während auf offener See der Himmel stets klar bleibt. Dabei ist der Nebel über Land häufig als Nebelbank gar nicht erkennbar, sobald dieselbe weißlich oder hell erscheint. Diese Art des Auftretens von Nebel ist für den Seemann die allergefährlichste, weil dabei die sonst im Nebel gebräuchliche Vorsicht außer Acht gelassen wird mit Rücksicht auf die Sichtigkeit der Luft. Viele Schiffsverluste und Strandungen sind aus Unkenntnis dieser Verhältnisse erfolgt. Einen Hinweis darauf halten wir daher in allen Segelhandbüchern an hervorragender Stelle für dringend geboten.

Mit Befriedigung registrieren wir die textliche Beschreibung der Strömungen, da hierbei sowohl im allgemeinen Teil, wie besonders bei den einzelnen Küstenstrecken, deutlich genug zum Ausdruck gelangt, daß die Strömungen hauptsächlich von den herrschenden Winden abhängig sind, was für den Seemann meistens einen Anhalt für die Schätzung der Versetzung bietet. Die ohne Berücksichtigung der Windverhältnisse beigegebene Tabelle über Stromversetzungen hat andererseits für die praktische Seefahrt wohl kaum einen Wert.

Die Darstellung der Magnetischen Elemente, der Lotungen, der Gezeiten, wie auch die kurzgefaßten Bemerkungen über Dampfer- und Seglerwege dürften ebenso ungeteilten Beifall in nautischen Kreisen finden, wie das Werk im Ganzen.

Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1903.

Bremens Waren- und Schiffsverkehr hat im vergangenen Jahre eine erhebliche Steigerung gegen das Vorjahr erfahren. Den in diesen Tagen von der Bremer Handelskammer veröffentlichten »Statistischen Mitteilungen, betreffend Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1903«, entnehmen wir darüber folgende näheren Angaben:

Die Gesamteinfuhr ist von 42 017 470 dz Netto-Gewicht im Werte von 1 082 959 112 ℳ im Jahre 1902 auf 46 935 127 dz im Werte von 1 212 691 447 ℳ und die Gesamtausfuhr von 30 799 400 dz im Werte von 1 032 011 452 ℳ im Jahre 1902 auf 34 799 524 dz im Werte von 1 157 278 878 ℳ gestiegen. Während das Gewicht der Ein- und Ausfuhr in den letzten Jahren eine stetige Steigerung erfahren hatte, war der Wert sowohl der Ein- als der Ausfuhr im Jahre 1901 etwas zurückgegangen gegen das Vorjahr. Durch die Steigerung des Wertes der Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1902 und 1903 ist nicht bloß dieser Rückgang ausgeglichen, sondern der Stand von 1900 wieder beträchtlich überschritten worden. Aus der in der Statistik aufgeführten Übersicht über die Entwicklung des bremischen Handels seit dem Jahre 1847 ist zu ersehen, daß seit dieser Zeit die Einfuhr dem Netto-Gewicht nach über 14 mal, dem Werte nach beinahe 11 mal größer geworden ist, die Ausfuhr dem Netto-Gewicht nach über 22 mal, dem Werte nach beinahe 12 mal größer.

Die Steigerung des Güterverkehrs entfällt auf die Einfuhr und die Ausfuhr sowohl seewärts als land- und flußwärts. Der im Jahre 1902 eingetretene Rückgang der Ausfuhr land- und seewärts ist wieder ausgeglichen und durchweg der höchste bisher erreichte Stand überschritten. Die Einfuhr zur See ist von 24 851 579 dz im Werte von 775 216 263 ℳ auf 25 923 145 dz im Werte von 883 913 919 ℳ gestiegen, die Ausfuhr von 16 009 687 dz im Werte von 461 332 146 ℳ auf 18 820 920 dz im Werte von 535 338 556 ℳ.

Auch die Schiffahrt Bremens hat im vergangenen Jahre eine weitere Zunahme gegenüber dem Vorjahre erfahren. Die Zahl der hier angekommenen Seeschiffe stieg von 4197 auf 4250 mit einem Tonnengehalt von 3 179 815 (i. V. 2 984 410) Register-Tonnen. Darunter befanden sich 2503 (2388) Dampfer mit 2 801 981 (2 616 320) Register-Tonnen Gehalt. Es gingen anderseits ab 4618 (4502) Schiffe mit einem Gehalt von 3 184 765 (3 004 690) Register-Tonnen, unter denen sich 2511 (2379) Dampfer mit 2 786 366 (2 608 370) Register-Tonnen befanden. Der Anteil der Dampfer am bremischen Schiffsverkehr ist also auch im letzten Jahre wieder gestiegen, und zwar einkommend von 87,67 auf 88,12 pCt., und ausgehend von 86,81 auf 87,49 pCt.

Was die Nationalität der angekommenen und abgegangenen Schiffe betrifft, so waren sie auch im letzten Jahre der großen Mehrzahl nach bremischer oder anderer deutscher Nationalität, nämlich von insgesamt 4250 Seeschiffen mit 3 179 815 Register-Tonnen 2173 bremische und 1119 andere deutsche Schiffe mit 1 862 825, bezw. 339 573 Register-Tonnen. Es folgen der Zahl nach großbritannische (485), holländische (138), schwedische (113), norwegische (91) usw. Schiffe.

Die Zahl der Seeschiffe der bremischen Flotte ist von 613 (mit 646 914 Register-Tonnen) auf 629 (mit 682 537 Register-Tonnen) gestiegen. Darunter sind 362 Dampfschiffe mit 482 887 Register-Tonnen, gegenüber 346 Dampfschiffen mit 442 985 Register-Tonnen im Jahre 1902.

Die Auswandererbeförderung über Bremen hat im Jahre 1903 wiederum eine bedeutende Steigerung erfahren und mit 175 320 Personen die Beförderungszahl des Vorjahrs, welche die bisher höchste Ziffer bildete, noch um 31 991 überstiegen. Von den Auswanderern stammten 16 639 aus Deutschland, 114 814 aus Österreich-Ungarn, 39 937 aus Rußland, 3894 aus dem übrigen Europa und 36 aus überseeischen Ländern. Die Mehrzahl wanderte nach Nordamerika aus, nämlich 164 723; nach Großbritannien gingen 7271, nach Afrika 1731, nach den La Plata-Staaten 886, nach Brasilien 473 und nach Australien 236 Personen.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 11. Juni lief von der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, der für die Hamburger Reederei F. W. E. Thomae bestimmte Fischdampfer »**Otto**« glücklich vom Stapel.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Werft von Nüscke & Co., Stettin, erbaute Schrauben-Frachtdampfer »**Amisia**« machte am 9. Juni seine Probefahrt, die zur größten Zufriedenheit der Auftraggeber verlief. Das Schiff ist erbaut für die Emder Dampfschiffs-Reederei A.-G., Emden, nach der Klasse ✠ 100 A 4 Atl. E des Germ. Lloyd und hat eine Ladefähigkeit von 2200 t bei 5.2 m Tiefgang. Die Hauptabmessungen des Dampfers sind 72.6 × 10.92 × 5.65 m. Die Maschine von 740 HP verleiht dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten.

* * *

Am 10. Juni verließ der auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, für die Reederei Karl Tiede in Wismar neuerbaute Dampfer »**Anna Tiede**« die Werft. Der Dampfer ging zunächst zum Deviationspfahl, um die Kompasse zu regulieren und trat hierauf sofort seine erste Reise nach Newcastle an. Die Dimensionen sind: 245 × 35′ 6″ × 17′ 3″, Tragfähigkeit beträgt See-Berufsgenossenschafts-Freibord 2225 t. Das Schiff ist mit einer Triple-Compound-Maschine von 650 HP ausgestattet.

Neue russische Schiffswerft. Von der russischen Regierung wurde konzessioniert: »Kertscher Schiffsbau-Gesellschaft«; sie beabsichtigt in Kertsch und auch an anderen Orten des Reichs Schiffswerften, Kesselfabriken und ähnliche industrielle Etablissements zu errichten; Gründer: M. S. Kopylow & N. J. Nenjukow; Grundkapital 500 000 Rbl.; Verwaltungssitz: St. Petersburg.

Vermischtes.

Der Gesetzentwurf über die **Änderung der Landesgrenze** gegen die **Freie Hansastadt Bremen** bei Bremerhaven und bei Fischerhude, Kreis Achim, ist dem Abgeordnetenhause zugegangen. Nach dem § 1 soll die Landesgrenze nach den Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Preußen und Bremen vom 31. Mai 1904 verlegt werden. Preußen tritt laut Art. 1 des Staatsvertrages an Bremen die an das Gebiet von Bremerhaven im Norden, Osten und Westen anschließenden Land- und Wasserflächen der Gemeinden Lehe und Imsum von 597 ha 17 ar 28 qm, einschl. 113 ha 05 ar 69 qm Watt- und Wasserflächen, mit voller Staatshoheit ab. Vom überwiesenen Gelände verpflichtet sich Bremen einen bestimmten Flächenteil nur zu Hafen- und Schiffahrtszwecken zu verwenden, es führt die gesamten Hafen- und Schiffahrtsanlagen binnen 50 Jahren aus. Die Staatshoheit über die Flächen, welche innerhalb 50 Jahren für Hafen- und Schiffahrtszwecke nicht verwendet sein werden, hat Bremen an Preußen auf dessen Erfordern zurückzuübertragen. Bremen darf im neuen Hafengebiet ohne Zustimmung Preußens keine der Hochseefischerei oder Fischhandel und deren Nebenbetrieben dienende Einrichtungen schaffen oder zulassen.

Die von der Seewarte herausgegebene Vierteljahrskarte für die Nordsee und Ostsee, die zweite ihrer Art, zeichnet sich, wie ihre Vorgängerin, durch Übersichtlichkeit und zweckmäßiges Anordnen des umfangreichen Stoffes auf dem engbegrenzten Raum aus. Sie gibt Anhaltspunkte über atmosphärische Erscheinungen, wie sie im Juni, Juli und August auf der Nord- und Ostee zu erwarten sind. Während über das mutmaßliche Auftreten der Winde und Sturmbahnen die Hauptkarte Aufschluß gibt, enthalten kleine Nebenkärtchen Angaben über Luftdruck, Nebel, Luft- und Wasserwärme. Aus diesen Aufzeichnungen, soweit sie sich auf Stürme und Nebel, auf die beiden gefährlichsten Feinde des Seemanns beziehen, geht hervor, daß an der deutschen Küste im Sommer auf 100 Tage nur 17 Sturmtage, 5 auf jeden Monat, entfallen. Die Häufigkeit der Oststürme zu der der Weststürme ist an der Küste der westlichen Ostsee mit Rügen wie 1 : 20, an der Küste der östlichen Ostsee wie 1 : 24, kleiner als in irgend einer anderen Jahreszeit. An der Nordseeküste fehlten Oststürme in dem untersuchten Zeitabschnitt von 10 Jahren gänzlich. Die Häufigkeit der Nordstürme zu der der Südstürme war entsprechend wie 1,5 : 1 an der ganzen Ostseeküste, wie 1 : 1 an der deutschen Nordseeküste. An der deutschen Ostseeküste ist also auch im Sommer eine auflandige Sturmrichtung häufiger als eine ablandige. Die Zahl der Sturmbahnen hat am Anfang des Sommers ihren tiefsten Stand erreicht und steigt wieder etwas gegen sein Ende. Hoch nördliche Bahnrichtungen treten nicht selten neben östlichen auf; der Luftdruck fällt nur sehr selten einmal unter 730 mm. Nebel kommt in den drei Sommermonaten verhältnismäßig sehr wenig in der Nord- und Ostsee vor. Mehr Nebel (über 10 pCt.) hat der Englische Kanal; besonders häufig ist aber der Nebel in der Gegend zwischen Schottland und den Fär Öer. Die Verbreitung des Nebels im Sommer ist also genau entgegengesetzt derjenigen im Winter; denn im Winter waren die deutschen Küsten der Nord- und Ostsee am nebelreichsten und die nördlicheren Gewässer, diejenigen bei den Fär Öer, waren ganz nebelarm. Außer den angeführten Angaben sind die auf der Rückseite der Karte angegebenen 12 Tafeln über Gezeitenströmungen sehr bemerkenswert.

Der Schutzverein Deutscher Reeder hielt am 3. Juni in Köln unter Vorsitz von Herrn Generaldirektor Kothe, Hamburg, seine 4. ordentliche Mitglieder-Versammlung ab, in der nach debatteloser Erledigung einiger Verwaltungsangelegenheiten, Ergänzungswahlen des Vorstandes vorgenommen wurden. Die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder Herr W. Dahlström jr., Hamburg und Herr Theodor Rodenacker, Danzig, nebst Ersatzmann Herrn W. Sieg, Danzig, wurden wiedergewählt und die Herren H. C. Horn, Schleswig, Konsul A. Sartori Kiel, Oscar Mathies und G. Amsinck, Hamburg, und Herr Geheimer Kommerzienrat Aug. Schultze, Oldenburg, neu in den Gesamtvorstand gewählt. Nach kurzer Aussprache fand sodann ein vom Vorsitzenden ausführlich begründeter Antrag Annahme: wonach der feste Jahresbeitrag für Dampfer und Seeleichter von 5 bezw. 2½ Pfennig auf 7½ für jede Brutto-Registertonne zu erhöhen sei und diese Erhöhung schon mit dem 1. Juli d. J. in Kraft treten solle. — Anklang fand ferner die von Herrn Kommerzienrat Gribel, Stettin, gegebene Anregung, wonach sich die Mitglieder des Schutzvereins verpflichten sollten: Charter, durch die die Schiffe an Befrachter, Makler oder Stauer gebunden sind, nicht mehr anzunehmen. Da diese Idee nur in Gemeinschaft mit anderen Reedern, insbesondere mit englischen und skandinavischen, erfolgreich verwirklicht werden kann, wurde, ohne einen Beschluß zu fassen, der Vorstand beauftragt, die Angelegenheit im Auge zu behalten und zur gegebenen Zeit ihm geeignet erscheinende Schritte zu tun. Nachdem der Vorsitzende unter Beifall der Mitglieder bekannt gegeben hatte, daß die vom Vorstand in der Ausübung seines Amtes gesammelten Erfahrungen den Mitgliedern nicht erst durch den Jahresbericht, sondern in bestimmten Zwischenpausen durch besondere Mitteilungen zugänglich gemacht werden sollen, berichtete Herr Direktor Piper, Stettin, über den schwebenden (inzwischen beigelegten D. R.) Streik der Schiffsleute in Stettin. Sein Vorschlag, als Ergebnis seiner Erfahrungen, daß die Reeder der verschiedenen deutschen Hafenplätze sich zusammenschließen und keine Schiffsleute aus »streikenden« Häfen annehmen möchten, fanden lebhafte Unterstützung unter den Mitgliedern.

Nachdem die Mitglieder auf Antrag von Herrn Direktor Böger, Hamburg, dem Vorstande für seine erfolgreiche Arbeit gedankt hatten, wurde die Versammlung geschlossen. Hierauf fand noch eine Gesamtvorstandssitzung statt, in der Herr Generalkonsul Kothe und Herr W. Dahlström jr. als Vorsitzender bezw. Stellvertreter wiedergewählt wurden.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Vom 8. bis zum 10. Juni hat in Amsterdam die »Technisch-nautische Versammlung der transatlantischen Dampferlinien getagt. Vertreten waren die Hamburg-Amerika Linie (Oberingenieur Clock), Nordd. Lloyd (Oberinspektor Blanke, Oberingenieur Welter und Ingenieur Strüve), Redstar Line, Holland-Amerika Linie, Atlantic Transport Company, Compagnie Générale Transatlantique und die Amerika-Ceylon und Dominion-Linie.

* * *

Zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd einerseits und der in Triest domizilierenden »Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-A.-G., vorm. Austro-Americana und Fratelli Cosulich« ist ein Abkommen geschlossen worden, wonach die deutschen Reedereien 5 Mill. Kronen neu auszugebende Aktien der österreichischen Gesellschaft übernehmen und mit ihr gemeinsam in Zukunft den Auswandererverkehr von Triest nach den Ver. Staaten besorgen.

* * *

Zwischen der Deutschen Ostafrika-Linie und dem Österreichischen Lloyd ist nunmehr eine Verständigung erzielt worden, auf Grund deren der Tarifkampf zwischen beiden Gesellschaften ein Ende gefunden hat. Der Österreichische Lloyd hat die Bedingungen der Deutschen Ostafrika-Linie angenommen, während die letztere auf den Dienst ihrer neu eingerichteten Konkurrenzlinie Triest—Bombay verzichtet.

* * *

Die Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. läßt auf ihrer Patagonia-Linie mit zwei dafür eingestellten Dampfern monatliche Abfahrten von Buenos Aires nach Punta Arenas und dem Feuerland über Bahia Blanca, Santa Cruz und anderen patagonischen Häfen stattfinden. Die Dampfer haben Anschluß an die regelmäßigen Abfahrten von Hamburg und Antwerpen.

* * *

Auf dem Feuerschiffe »Fehmarnbelt« wird bei Nebel oder unsichtigem Wetter, wenn die Sirene nicht betriebsfähig ist, nunmehr alle zwei Minuten mit der Glocke ¼ Minute lang geläutet; bisher wurde jede Minute mit der Glocke geläutet.

* * *

Der Dampfer »Prinzeß Irene« des Norddeutschen Lloyd hat auf der Fahrt von Genua nach New-York die Mannschaft der österreichischen Barkentine »Marije« aus Ragusa vom sicheren Untergange gerettet.

* * *

Ausland.

Außer den bereits früher aufgezählten haben folgende Reedereien für den Ratenkampf auf den Nordatlantischem Dominium ihre Zwischendeckspreise herabgesetzt: Die Dominion Line von London oder Liverpool nach Quebeck auf 3 £, Montreal auf 3 £ 10 s, die White Star Line auf 3 £ (wird

wahrscheinlich auf 2 £ 15 s gehen), die Anchor Line 3 £, ebenso die Allan Line nach Kanada und New-York, die American Line auf 2 £ 5 s.

* * *

Die österreichische Regierung soll sich entschlossen haben, der Auswandererbewegung in Österreich mit allen Kräften entgegen zu arbeiten

* * *

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Suez-Kanal-Gesellschaft, in der die Dividende auf 130 Franken festgesetzt wurde, teilte der Vorsitzende, Prinz d'Arenberg mit, daß, sobald sich die Dividende auf 135 Fr. belaufe, eine weitere Ermäßigung der Tonnenabgabe um 50 Cent. auf 8 Fr. eintreten werde.

* * *

Der Gesetzesvorschlag über die Vertiefung des Drogden-Fahrwassers auf 24' ist in der letzten Tagung des dänischen Reichstags nicht zur Verabschiedung gelangt.

* * *

Die Reederei W. A. Lundgreen, Gothenburg, beabsichtigt eine regelmäßige direkte Dampferverbindung zwischen Schweden und südafrikanischen Häfen herzustellen. Der Bau von zwei in England bestellten Dampfern von 5500 t wird so gefördert, daß der eine bereits Ende August in West Hartlepool, der andere Ende Oktober an der Tyne zur Ablieferung kommt.

* * *

Den 14., 15. und 16. September dieses Jahres findet in Amsterdam die fünfte Konferenz statt, die das Comité Maritime International seit seiner Begründung veranstaltet hat. Auf der Tagesordnung steht: Verschiedenheit der Seegesetze über Haftung der Reeder, Kompetenz in Kollisionsfällen, Schiffspfandrechte und Rechte in rem. Der Deutsche Verein wird durch Herrn Präsident Sieveking. Präsident Martin, Dr. Alfred Sieveking, Dr. Behn u. andere vertreten sein.

* * *

Von den für das laufende Jahr geplanten Arbeiten zum Umbau des Revalschen Hafens wird in diesem Jahre mit Rücksicht auf den Krieg lediglich die Errichtung eines kleinen Docks für Reparatur in Angriff genommen werden.

* * *

Hafenabgaben in Bulgarien. Der mit dem 15./28. Februar d. J. in Kraft getretene neue bulgarische Hafenabgabentarif setzt für ausländische Fahrzeuge neue Schiffahrts- und Hafenabgaben fest. Die Hälfte der Abgaben zahlen diejenigen Schiffe, die die Häfen bloß anlaufen und dort höchstens acht Tage verweilen, ohne zu laden oder zu löschen, und diejenigen Schiffe, die unmittelbar aus einem bulgarischen Hafen kommen und dort bereits die Hafenabgabe gezahlt haben. Alle Schiffs- und Hafenabgaben sind bis zum Betrage von 20 Franken in Silber, darüber hinaus aber in Gold zu entrichten.

* * *

Am 29. April d. J. ist vom amerikanischen Kongreß ein Gesetz angenommen worden, wonach Schiffe fremder Nationalität von der Benutzung für Regierungstransporte ausgeschlossen werden. Das Gesetz tritt am 28. Juni d. J. in Kraft. Nur falls unvernünftig hohe Frachtsätze usw. verlangt werden, sollen auch ausländische Schiffe für solche Transporte benutzt werden können.

* * *

Der Streik der Schiffsführer und Lotsen auf den amerikanischen Seen, durch den der Betrieb auf den Kanälen und Seen sehr arg gestört war, ist dadurch beendigt, daß die Bootsleute teilweise bedingungslos sich unterworfen haben, andere bleiben wegen ihrer Aufhetzung ausgesperrt. Damit steht eine Zunahme der Getreide-Verschiffungen von Amerika in Aussicht.

* * *

Die kanadische Regierung hat den mit der Firma Columber Brothers in Bordeaux geschlossenen Vertrag zwecks Errichtung einer regelmäßigen direkten Dampferverbindung zwischen Canada und Frankreich aufgehoben, da von der Reederei die beiden für Monat April festgesetzten Reisen nicht ausgeführt worden sind. Es schweben wegen Einrichtung eines 14tägigen Dienstes Verhandlungen mit der Firma Armstrong & Petersen. Die Subvention soll 133 000 $ betragen.

* * *

Aden ist für pestverseucht erklärt worden.

* * *

Die Anker- und Befeuerungsabgaben in griechischen Häfen sollen um 30 pCt. erhöht werden. Die griechische Regierung hofft dadurch eine jährliche Mehreinnahme von einer halben Million Drachmen zu erzielen.

* * *

Eine westindische Quarantänekonferenz wurde Ende April und Anfang Mai in Barbados abgehalten. Die Verhandlungen sollen befriedigende Resultate ergeben haben. Die Quarantänebestimmungen der verschiedenen Kolonien wurden revidiert und ein einheitliches System, das mit der in anderen Ländern geltenden Praxis übereinstimmt, angenommen. An Stelle der früheren Quarantänevorschriften sollen Desinfektions- und Untersuchungsvorschriften in größerem Umfange treten.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat April 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1861	mit	546 899	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft.	2165	»	76 898	»
Leichterfahrzeuge.	353	»	101 512	»
Zus.	4379	»	725 309	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	869	Fahrzeuge	mit	158 296	t N.-R.
belgischer	»	1	»	»	599	»
britischer	»	29	»	»	24 082	»
dänischer	»	84	»	»	31 400	»
schwedischer	»	56	»	»	20 688	»
norwegischer	»	11	»	»	7 248	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	22	»	»	23 054	»
niederländischer	»	14	»	»	15 659	»
div. Flaggen	»	1	»	»	2 523	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . 2559 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . . 23 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	30 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11	»	32 »
» » » 7,0—8,5 » »	13	»	14 »
» Schleppzüge	15	»	48 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	20 Min.
	ausgehend:	16 »
in Holtenau	eingehend:	19 »
	ausgehend:	13 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit. . . . . 272 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 243 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

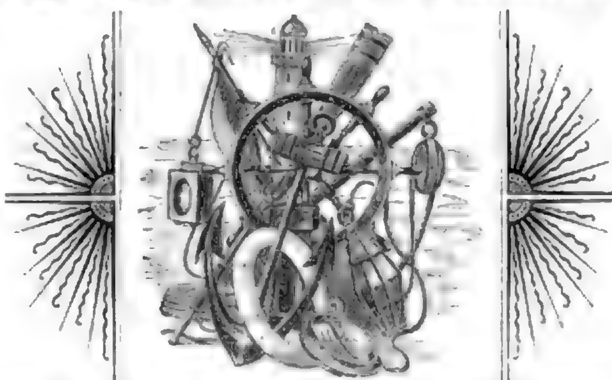
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Das Protokoll der Verhandlungen

über den XI. Verbandstag wird den Mitgliedern inzwischen in der von ihnen gewünschten Anzahl von Exemplaren zugegangen sein. Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins glaubt im Sinne aller Mitglieder zu handeln, wenn er auch an dieser Stelle dem Verbandsschriftführer, Herrn *Ed. Leuens*, für die große Mühe dankt, die er im Interesse unserer Kassenverhältnisse auf die Fertigstellung dieser umfangreichen Broschüre verwandt hat. Man darf ohne zu übertreiben, dieses Protokoll einen vollwertigen Ersatz der früher üblichen stenographischen Aufzeichnungen nennen. — —

Aus den Berliner Verhandlungen geht nun hervor, daß die Beschlußfassung über einen Gegenstand, weil er nach Ansicht der Mehrheit nicht genügend geklärt und weil die Mehrheit über ihn nicht genügend unterrichtet war, mit dem Bemerken aufgeschoben wurde: um, nachdem die Materie den Mitgliedern zugestellt worden sei, im Laufe des Jahres darüber zu beraten. Die Mitglieder sind nun im Besitz der Protokolle, die an die Anregung geknüpfte Voraussetzung ist somit eingetreten. Um nun auch solchen Mitgliedern der Einzelvereine, die ein Exemplar des Protokolls nicht erhalten, Gelegenheit zu einem Urteil über die in Frage kommende Angelegenheit zu geben, soll im Nachstehenden der Antrag nebst Begründung hier wiedergegeben werden.

Der Antrag, der vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg gestellt wurde, lautet:

»Die Vereine Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg und Lübeck nehmen Veranlassung, gegen die Bekanntmachung betr. Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, zu protestieren. Beide Vereine müssen auf Grund später zu erfolgender Ausführungen dringend wünschen, daß auf allen Dampfern, welche in der Nord- und Ostsee als Tourenfahrer beschäftigt sind, ein Kapitän und zwei nautische Schiffsoffiziere angestellt werden. Wir beantragen, daß der Verband diesen Protest unterstützt.«

Die vom Vorsitzenden dieses Vereins, Herrn Freyer gegebene Begründung lautet:

»Auf den Tourendampfern befindet sich außer dem Kapitän nur ein Schiffsoffizier. Nach der Seemannsordnung müßte also der Kapitän die eine Wache, der Schiffsoffizier die andere Wache übernehmen. Ist der Dampfer nach der Seereise in den Hafen gekommen, so muß unter tätiger Beihilfe von Kapitän und Schiffsoffizier möglichst schnell Ladung gelöscht und eingenommen werden. Nachts wird oft die Reise fortgesetzt. Kapitän und Schiffsoffizier sind dann oft dermaßen übermüdet, daß sie die Wache nicht übernehmen können. Die Wache wird dem Bootsmann anvertraut, und es ist vorgekommen, wie ich bereits vorhin angeführt habe, daß der Bootsmann das Schiff soweit an den nächsten Hafen brachte, daß der Kapitän die Führung und damit die ganze Verantwortung erst im letzten Augenblicke übernehmen konnte. Ereignet sich nun unter der Führung des Bootsmannes ein Unfall, welcher vor das Seeamt kommt, so hat der Kapitän die Verantwortung für das unglückliche Vorkommnis auf sich zu nehmen, welches der Bootsmann verschuldet hat. Dies zur Begründung unseres Antrages.«

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bittet die Einzelvereine, gemäß Verbandsbeschluß, zu dem Antrage Stellung zu nehmen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 26. **Hamburg, den 25. Juni.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Eine deutsche »Shipping Federation«?

Die in voriger Nr. im Auszug wiedergegebenen Verhandlungen des Schutzvereins Deutscher Reeder zeigen, daß sich die Mitglieder dieses Vereins auch mit der nunmehr beendeten Lohnbewegung der Schiffsleute in Stettin beschäftigt haben. Das ist an und für sich nichts Auffälliges, handelt es sich doch um eine Angelegenheit, die, weil sie die wirtschaftlichen Interessen deutscher Reeder berührt, zweifellos geeignet ist, in einer dem Schutz deutscher Reeder dienenden Vereinigung zur Sprache gebracht zu werden. Beachtung in weiteren Kreisen verdient aber der Umstand, daß im Anschluß an den Bericht über den damals schwebenden Streik, der vom Berichterstatter gemachte Vorschlag zum strafferen Zusammenschluß deutscher Reeder, lebhafte Zustimmung unter den Mitgliedern fand. Diese Kundgebung, die ein gesundes Erstarken des Solidaritätsgefühls deutscher Reeder zu ihrem Vorteil erkennen läßt, erfüllt uns insofern mit Genugtuung, als wir schon am Anfang vorigen Jahres einem Zusammenschluß, wie er jetzt befürwortet wird, das Wort geredet haben. Bei der Besprechung des 1902er Jahresberichts des »Schutzvereins Deutscher Reeder« haben wir damals gesagt:

> Das Schwergewicht der Aufgaben des Vereins liegt aber weniger in der schiedsrichterlichen Tätigkeit seines Vorstandes als vielmehr in seiner Eigenschaft als Ratgeber und — seinem Namen entsprechend — als Beschützer der Interessen seiner Mitglieder. Weil auf diesen Gebieten im vergangenen Jahre hervorragendes geleistet ist, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob wir im »Schutzverein Deutscher Reeder« den Vorläufer einer Körperschaft erblicken dürfen, wie sie unter dem Namen »Shipping Federation« im Ver. Königreich, in Antwerpen und in letzter Zeit auch in Christiania schon so außerordentlich segensreiches Wirken entfaltet hat. Wir wissen natürlich nicht, ob die Vereinsleitung überhaupt die Absicht verfolgt, die Bahnen der vorbildlichen englischen Vereinigung einzuschlagen, sollte sie aber die Verwirklichung einer solchen Idee schon in den Bereich der Möglichkeit gezogen haben, dann empfehlen wir ihr dringend, sich mit dieser Absicht näher zu beschäftigen. Ein derartiger Verein fehlt uns und sein Mangel wird sich in Perioden wirtschaftlichen Aufschwungs noch unangenehmer als unter den gegenwärtigen Verhältnissen fühlbar machen.

Wer sich den Umschwung im gegenseitigen Verhältnis der Reeder zu den Schiffsleuten vergegenwärtigt, wie er kurze Zeit nach dem Zustandekommen der englischen »Shipping Federation« im Ver. Königreich und besonders nach Gründung der Zweigvereinigung in Antwerpen, dieser Hochburg der Streiks, Platz gegriffen hat, der wird den für Arbeitgeber und -Nehmer heilsam wirkenden Einfluß dieser Körperschaften nicht verkennen. In England wie in Belgien ein kurzer Kampf mit völliger Niederlage der von Sozialisten aufgehetzten Schiffsleute. Seitdem Ruhe und Stabilität. Haben die deutschen Reeder auch gegenwärtig noch nicht viel vom sozialistischen Seemannsverband in Deutschland zu befürchten — kaum ein Viertel deutscher Schiffsleute sind Mitglieder — so liegt es in ihrem Interesse, das sich hier vollständig mit dem Allgemeininteresse deckt, wenn ein weiteres Erstarken des unheilvoll wirkenden Seemannsverbandes verhütet wird. Daß ein sehr wirkungsvolles Mittel zur

Erreichung dieses Zwecks, ein engerer Zusammenschluß deutscher Reedereien zur Wahrung ihrer durch Lohnstreitigkeiten berührten Interessen ist, bedarf keiner weiteren Begründung.

* * *

Preußische Flagge auf Rheindampfern.

Hierzu wird uns von geschätzter Seite aus Hamburg geschrieben:

Als ich vor zwei Jahren in einer Gesellschaft von Engländern zum ersten Male eine Rheinreise machte, fiel es uns allgemein auf, daß fast alle Dampfer am Heck die preußische Flagge führten; genau dasselbe bemerkte ich bei einer Rheinfahrt vor zwei Wochen. Nach eingezogenen Erkundigungen, warum nicht die deutsche Flagge am Heck geführt wurde, wie es doch in ganz Deutschland Gebrauch ist, hieß es, daß die Rheindampfer immer die preußische Flagge geführt hätten. Auf allen meinen Reisen, sowohl auf Deutschlands übrigen Flüssen wie im Ausland, habe ich noch nie einen Dampfer bemerkt, der am Heck die Flagge eines Bundesstaates führte, warum soll nun gerade der »deutsche« Rhein davon eine Ausnahme machen?

H. St.

* * *

Anmerkung der Redaktion.

Die Empfindung, die sich Herrn St. unwillkürlich aufgedrängt hat, ist begreiflich und ebensowenig vereinzelt, wie sein indirekt ausgesprochener Wunsch: vom Heck deutscher Schiffe nur die deutschen Farben wehen zu sehen. Gesetzlich verpflichtet sind die auf dem Rhein fahrenden Schiffe aber natürlich nicht zum Führen der Reichsflagge. Diese Verpflichtung liegt durch das Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 nur den »zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffen mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge« ob. Über die Grenzen der »Seefahrt« im Sinne dieses Gesetzes gibt eine Bundesratsverordnung vom 10. November 1899 Aufschluß. Diese Bekanntmachung, die im § 1 die Grenzen der Seefahrt auf allen deutschen Revieren feststellt, enthält für den Rhein, da er nicht in Deutschland mündet, keine Bestimmungen. Das Binnenschiffahrtsgesetz aber hat alle für die Frage der Flaggenführung erheblichen Umstände ausgeschieden. Demgemäß ist im Bundesrat der § 143 des Entwurfs II, welcher lautete: »Bestimmungen über die Flaggenführung der Binnenschiffe können durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats getroffen werden . . .«, gestrichen worden. Für einen sehr beschränkten Kreis von Binnenschiffen ist aber die Reichsgesetzgebung neuerdings zu dem Gedanken des Entwurfs zurückgekehrt, indem das vorhin erwähnte Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, in seinem § 26 Abs. 2 bestimmt:

»Durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats kann bestimmt werden, daß die Vorschriften dieses Gesetzes auch auf Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, Anwendung finden. Die Schiffsregister für solche Schiffe werden bei den durch den Reichskanzler bestimmten deutschen Konsulaten geführt.«

In Ausführung dessen ist eine Verordnung vom 1. März 1900 für Binnenschiffe auf der unteren Donau und auf Flüssen in Ostasien erlassen. Abgesehen hiervon, bestimmt sich das Flaggenrecht der deutschen Binnenschiffe nach Landesrecht, namentlich nach polizeilichen Bestimmungen resp. nach Schiffahrtsverträgen.

So findet sich beispielsweise in der Oderschiffahrtsordnung (§ 28) sowie in einer Strom- und Polizeiverordnung (§ 7) für die dem Polizeipräsidenten von Berlin unterstellten Wasserstraßen die Bestimmung,*) daß als Flaggen »die deutsche Nationalflagge oder die Landesflaggen der deutschen Bundesstaaten« geführt werden dürfen. Ähnlich lautende Verordnungen (Revidierte Rheinschiffahrtsakte) gelten für die Rheinschiffahrt.

* * *

Die neuen Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung

der Seeschiffer und Seesteuerleute treten bekanntlich am 1. Juli in Kraft. Wenn wir, trotzdem sie schon früher eingehend von Herrn Dr. Fulst besprochen wurden, jetzt, kurz vor ihrem Inkrafttreten nochmal darauf zurückkommen, so geschieht es, um den Steuermannsschülern in Erinnerung zu bringen, daß sie sich nach bestandener Prüfung einer Untersuchung auf ihr Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zu unterziehen haben. Genügen ihre Augen den Anforderungen (0,6 Sehschärfe) nicht, dann erhalten sie zwar, um als Einjährig-Freiwilliger bei der Kaiserlichen Marine dienen zu können, ein Zeugnis über die bestandene Steuermannsprüfung, nicht aber den Befähigungsnachweis zum Dienst als Steuermann. Anders liegen die Verhältnisse beim Schifferexamen. Hier ist, um Schärfen zu vermeiden, eine Vorschrift getroffen, wonach das für die Steuermannsprüfung beigebrachte Attest noch insofern für die Schifferprüfung verwendet werden kann, als es 48 Monat vor dieser ausgestellt sein darf. Kommt auf diese Weise einmal zufällig ein Kurzsichtiger in Kapitänsstellung, so wird, wie Herr Geh. Rat v. Jonquières auf dem Schifferverbandstage sagte, wenn er durch den Mangel an Sehschärfe einen Seeunfall herbeiführt, nichts anderes übrig bleiben, als ihm das Patent zu entziehen und ihn so unschädlich zu machen.

---

*) Deutsches Binnenschiffahrtsrecht von Dr. Max Mittelstein.

Flaggensetzen — Überstundenarbeit?

Die Mannschaft eines deutschen Schiffes hat, unter Hinweis auf § 37 Abs. 3 der Seemannsordnung, wiederholt für Setzen und Wegnehmen von Flaggen an Sonn- oder Festtagen Überstundenlohnansprüche geltend gemacht, denen aus uns unbekannten Gründen auch entsprochen worden ist.

Ja, wir haben es schon herrlich weit gebracht! Überstundenlohn für Flaggenheißen! Wo sind da die Grenzen? Selbst die Herren Reichstagsabgeordneten, als sie in ihrem sozialpolitisch-religiösen Eifer den § 37 Abs. 3 zurechtzimmerten, werden nicht an eine solche Auslegung des Gesetzes gedacht haben. Das ist nun allerdings verzeihlich, auch wir, die über den unheilvollen Einfluß der sozialistischen Hetzer auf die Mannschaft ziemlich gut unterrichtet sind, haben doch nicht geglaubt, daß sich deutsche Seeleute so bethören, daß sie sich so erniedrigen und vergessen würden: um für einen Ehrendienst, wie er das Zeigen der Nationalflagge doch für jeden Seemann sein soll, einen Überstundenlohn zu verlangen.

Für diese Arbeit von wenigen Minuten Dauer, hat sich jeder der dabei beteiligten Schiffsleute zwei Überstunden, eine für das Setzen die andere für das Wegnehmen der Flaggen, berechnet. Jede Spur von Seemannsstolz, an deren Vorhandensein wir doch so gerne bei deutschen Matrosen glauben möchten, muß bei Personen ausgetilgt sein, die ihre Mitwirkung zum Zeigen der N a t i o n a l flagge vom Anrechnen einer Überstunde abhängig machen. Aber es hat keinen Sinn über den bedauerlichen Tiefstand jener Schiffsleute noch weiter zu sprechen, zweckentsprechender scheint uns der Versuch, die Konsequenzen aus einem solchen Vorgehen der Schiffsleute zu ziehen.

Der Gedanke liegt doch wirklich zu nahe, daß die Reeder nicht aus Geschäftsinteresse, sondern aus p r i n z i p i e l l e n G r ü n d e n ihren Kapitänen die Anweisung geben: in Häfen oder auf Reeden an Sonn- und Festtagen keine Flaggen mehr zu zeigen, sobald die Mannschaft hierfür e i n m a l Überstundenlohnanspruch geltend gemacht hat. Allerdings würde diese Anweisung nur so lange Geltung haben, als der Kapitän das Bestimmungsrecht über Setzen und Wegnehmen der Flaggen hat. Wie aber, wenn eine Polizei- oder Hafen-Verordnung das Zeigen der Nationalflagge an Festtagen fordert, oder wenn Kriegsschiffe, die denselben Hafen anlaufen, dem verankerten oder vertäuten Kauffahrteischiff begegnen? Eine Kaiserl. Verordnung vom 21. August 1900 fordert ja sogar die Kommandanten S. M. Schiffe auf, das Zeigen der deutschen Nationalflagge zu erzwingen, wenn einem deutschen Kauffahrteischiff ein Kriegsschiff mit der Reichs-Kriegsflagge im Top begegnet. Für diese Fälle der Ehrenbezeigung und Etiquette, die ein Setzen der Flagge erheischen, vermöchte der Schiffsführer der Anweisung seines Reeders nicht mehr zu folgen. Der Reeder aber müßte den Leuten für Dienste, die er selbst garnicht beansprucht, Überstundenlohn zahlen!

Wo gibt es etwas ähnliches? Wir sind, wie wir schon vorher aussprachen, davon überzeugt, daß der Gesetzgeber, als er den § 37 Abs. 3 verfaßte, nicht daran gedacht hat, den Schiffsleuten das Recht zu Überstundenlohnansprüchen für Flaggensetzen einzuräumen. Selbst, wenn ein Mitglied der Regierung oder des Reichstages den Fall, den wir hier besprochen haben, für möglich gehalten hätte, er würde diesem Gedanken mit Rücksicht auf das Ehrgefühl des deutschen Seemanns öffentlich nicht Ausdruck gegeben haben. Das ist begreiflich. Zu verstehen ist d a n n aber nicht der Wortlaut dieses Paragraphen. Im Abs. 1 wird dem Schiffsmann gesagt: mit Ausnahme der und der Arbeiten brauchst Du an Sonn- und Festtagen nichts zu tun, der Vorgesetzte, der Dich aber doch beschäftigen will, wird für diese Absicht bestraft. Im Abs. 3, der uns hier vorwiegend interessiert, wird unter Bezug auf Abs. 1 festgestellt:

> Sonn- und Festtagsarbeit (Abs. 1, 2) ist als Überstundenarbeit zu vergüten, soweit sie nicht zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist.

Also jede Arbeit, mithin Flaggensetzen und -Wegnehmen, die weder zur Verpflegung noch zur Bedienung der Passagiere dienen, noch weniger aber zur Sicherung in dringender Gefahr erforderlich sind, gilt als Überstundenarbeit!? Nur wenn ein Kriegsschiff durch einen blinden Schuß oder auf andere nicht mißverständliche Weise (in Häfen oder auf Reeden nicht gut möglich) das Zeigen der Nationalflagge erzwingen wollte, ließe sich ohne Zwang eine dringende Gefahr im Sinne des Abs. 3 feststellen. Sonst —

Also eine weitere Lücke der Seemannsordnung! Wird eingewandt, daß der Gesetzgeber unmöglich Detailmalerei treiben und alle Arbeiten aufzählen kann, die frei von Überstundenlohn sein sollen, — dann ist auf den § 1 A b s. 2 d e r n e u e n S e e m a n n s o r d n u n g, a l s a u f d e n U r h e b e r a l l e r M i ß h e l l i g k e i t e n h i n z u w e i s e n. Wer den gewagten Schritt unternimmt, das Recht der freien Vereinbarung in einem Gesetz, das das Vertragsverhältnis zwischen Arbeitgeber und -Nehmer regelt, zu beschränken, der muß sich auch die Folgen vergegenwärtigen. Das haben die Autoren der neuen Seemannsordnung unterlassen. Sie sind deshalb auch verantwortlich für die Unmenge von Streitigkeiten, die aus der unbestimmten Definition

dessen, was (nicht nur an Sonn- und Festtagen) als Überstundenarbeit gelten soll, schon entstanden" sind und die noch kommen werden. Aber nicht allein die Geldfrage, auch nicht die aus Meinungsverschiedenheiten entstehende Mißhelligkeit kommt hier in Betracht, eine weit höhere Sache steht auf dem Spiel: die Disziplin.

Die von schlauen Agitatoren ständig aufgestachelten Schiffsleute werden, je mehr sie den Charakter der neuen Seemannsordnung als eines idealen Arbeiterschutzgesetzes erkennen lernen, die Grenzen der Überstundenarbeit weiter ziehen und ihre Forderungen steigern. Arbeiten, die notwendig an demselben Tage verrichtet werden müssen, werden so verzögert werden, daß Überstundenlöhne erforderlich sind. Die Vorgesetzten mögen und werden protestieren, aber was wollen sie schließlich gegen passiven Widerstand, gegen Chikane und Niedertracht machen?! Sie werden mürbe, geben nach und drücken des lieben Friedens willen nicht ein Auge sondern beide Augen zu. Das ist keine Schwarzseherei! Ach nein, zum Teil sind die Verhältnisse, wie wir sie erst unter längerer Herrschaft der neuen Seemannsordnung für sehr wahrscheinlich halten, schon eingetroffen. Wer näheres erfahren will, mag sich nur mal bei Reedern und Kapitänen kleiner oder mittlerer Betriebe erkundigen. Dort wird er erfahren, in welcher Gefahr schon heute die Disziplin steht.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

Von Kapt. E. M., Danzig.

(Fortsetzung der Ausführungen auf den Seiten 483, 496, 508 und 518 im vorigen Jahre.)

Die Gefahren, welchen der Seemann bei Nebel entgegengeht, lassen sich im allgemeinen in zwei Teile zerlegen, nämlich 1) die Strandungsgefahr und 2) die Kollisionsgefahr.

Die letztere ist die bei weitem schlimmere, schon aus dem Grunde, weil man dabei auch mit den eventuellen Fehlern anderer rechnen muß, die sich natürlich jeder Beurteilung im Voraus entziehen.

Wenn der Nebel wie ein undurchsichtiger Schleier alles bedeckt und dem menschlichen Auge die Möglichkeit nimmt, sich zu orientieren, sind wir auf den Schall angewiesen, welcher mit dem Licht allerdings das eine gemeinsam hat, daß seine Fortpflanzung durch sogenannte Wellenbewegung geschieht.

Die Wellenbewegung im allgemeinen läßt sich am leichtesten dadurch illustrieren, daß 2 Personen in einigen Metern Abstand je ein Ende eines zwischen sich ausgestreckten Taues ergreifen. Wenn nun einer von beiden sein Ende stark auf- und niederbewegt, so kann man sehen, daß eine Welle über das Tau hinläuft, welche sich mit großer Schnelligkeit bis zum andern Ende fortbewegt. Ohne daß das Tau, welches in den Händen der beiden Personen ist, als Ganzes seine Lage verändert. Die Fortpflanzung der Wellenbewegung geschieht dadurch, daß die benachbarten Teilchen sich gegenseitig zu derselben Bewegung veranlassen, bis diese Bewegung durch die ganze Masse fortschreitet.

Man nennt diese Form der Welle eine fortschreitende, und da sich jeder Punkt des Taues bei dem Auf- und Niederschwingen senkrecht zu der Ruhelage desselben bewegt, »transversale Welle«.

Im Gegensatz zu dieser Art Wellenbewegung unterscheidet man die »longitudinale«, bei der die einzelnen Teilchen in der Fortpflanzungsrichtung der Welle hin- und herschwingen. Als Illustration dafür kann man eine Drahtsprungfeder benutzen. Wenn man dieselbe in der Richtung ihrer Axe ausdehnt und das gedehnte Ende dann losläßt, so entsteht abwechselnd eine Verdünnung und Verdichtung der einzelnen Teilchen, welche sich längs der ganzen Drahtsprungfeder fortpflanzt.

Infolge ihrer großen Elastizität ist die atmosphärische Luft hervorragend geeignet, Wellenbewegungen fortzupflanzen. Wird dieselbe irgendwie intensiv erschüttert, so bildet sich sofort ein System von »Longitudinalwellen«, welche aus abwechselnd Verdünnungen und Verdichtungen der einzelnen Luftteilchen bestehen, und sich vom Mittelpunkt der Erschütterung mit gleicher Geschwindigkeit, mithin kugelförmig, ausbreiten. Ein anschauliches Bild von der Ausbreitung der Schallwellen erhalten wir, wenn wir einen Stein ins Wasser werfen und beobachten, wie die dadurch entstehenden Wellen sich kreisförmig ausbreiten. Während diese sich jedoch in derselben Ebene bewegen, erweitern sich die Schallwellen nach allen Richtungen und hüllen den Mittelpunkt der Schallenergie wie eine Kugelschicht ein. Wenn die Wellenbewegung unser Gehör erreicht, haben wir die Empfindung des Schalls.

Unregelmäßige Erschütterungen, welche durch Explosion oder den Zusammenprall harter Körper entstehen, empfinden wir als Knall oder mehr oder minder lautes Geräusch. Töne entstehen durch regelmäßige Schwingungen elastischer Körper, wie z. B. Saiten, Stäbe, elastische Platten etc. Die Luft selbst ist infolge ihrer Elastizität nicht nur geeignet, Schallwellen fortzupflanzen, sondern vermag im abgeschlossenen Raum auch selbst Töne zu erregen; in unsern Blasinstrumenten ist die Luft selbst der tönende Körper. Die tönenden Schwingungen der Luft werden entweder durch Einblasen eines schmalen Luftstroms (Lippenpfeifen) oder durch die Schwingungen einer elastischen Zunge hervorgerufen (Zungenpfeifen). (Fortsetzung folgt.)

Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft.

(Geschäftsjahr 1903.)

Ein wesentlicher Teil dieses bedeutsamen Berichtes, die Stellungnahme zu den Fischdampferverlusten, ist schon in voriger Nummer besprochen worden. Seine Vorwegnahme war der Grund, wenn wir erst jetzt zu dem weiteren Inhalt des Verwaltungsberichtes kommen.

Im Abschnitt »Organisation«, aus dem wir die Zusammensetzung des Genossenschaftsvorstandes, der einzelnen Sektionsvorstände, der Schiedsgerichte, die Namen der Delegierten und Vertrauensmänner erfahren, fällt uns wie in jedem Jahre auf, daß unter den Vertretern der Arbeitnehmer beim Schiedsgericht für Arbeiterversicherung zu Hamburg, im bedauerlichen Gegensatz zu anderen Schiedsgerichten, Personen sind, die wiederholt öffentlich Kapitäne und Schiffsoffiziere in der empörendsten Weise verunglimpft haben und die es auch heute noch bei jeder Gelegenheit tun. Es ist auf das Lebhafteste zu bedauern, nach Lage der Dinge leider aber nicht zu ändern, daß die Kapitäne gezwungen sind, sich dieser Personen als Fürsprecher zu bedienen, sofern sie, falls ihre Rentenansprüche von der See-Berufsgenossenschaft abgewiesen werden, die nächste Instanz anrufen wollen. Um der sozialistischen Presse nicht wieder wie vor zwei Jahren, als wir demselben Gedanken in ähnlicher Weise Ausdruck gaben, Gelegenheit zu gänzlich unmotivierten Angriffen zu geben, sagen wir gleich, daß das hier ausgesprochene Bedauern über die bestehenden Verhältnisse kein Mißtrauensvotum an die Objektivität der Vertreter der Arbeitnehmer ist. Wir wollen nur auf den ungeheuerlichen durch das Gesetz ermöglichten Zustand hinweisen, der eben darin liegt, daß die Kapitäne die Wahrung ihrer Interessen als Rentenbeanspruchende sozialistischen Hetzern anvertrauen müssen.

Der II. Abschnitt »Verwaltung« spricht den verstorbenen Geh. Rat Sartori und Direktor Middendorf ehrende Worte der Anerkennung für ihre der See-Berufsgenossenschaft gewidmete, verdienstvolle Tätigkeit aus, um dann nach Besprechung einiger Verwaltungsangelegenheiten in folgender Weise zu den am Ende v. J. erneut vom Reichskanzler festgesetzten Durchschnittsheuern (Siehe S. 30. D. R.) Stellung zu nehmen:

> Diese neue Bekanntmachung unterscheidet sich von der früheren einerseits durch eine vollständig veränderte, die Interessen der Seeleute besser berücksichtigende Gruppierung der einzelnen Mannschaftsklassen, andererseits durch eine sehr beträchtliche Erhöhung fast sämtlicher Durchschnittssätze. Daß dieselbe für unsere Genossenschaft eine sehr erhebliche Mehrbelastung zur Folge haben wird, kann irgend welchem Zweifel nicht unterliegen. Als Unterlagen bei ihrer Festsetzung haben die amtlichen Angaben sämtlicher deutschen Seemannsämter bezw. Musterungsbehörden über die während der Jahre 1900, 1901 und 1902 tatsächlich gezahlten Heuern gedient und entspricht, wie eine eingehende, durch uns bewirkte Prüfung ergeben hat, die neue Bekanntmachung den durchschnittlich herrschenden wirklichen Verhältnissen. Wenn daher auf der einen Seite dieser sozialpolitische Schritt unser volles Einverständnis besitzt, derselbe teilweise sogar auf direkte, von uns ausgehende Anregungen zurückzuführen ist, so müssen wir auf der anderen Seite doch betonen, daß nunmehr für die Seeleute auf dem Gebiete der Unfallversicherung ein Zustand erreicht ist, welcher allen billigerweise zu stellenden Forderungen gerecht wird. Der deutschen Reederei dürfen auf diesem Gebiete mit Rücksicht auf ihre Lebensfähigkeit, insbesondere auf ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande keine weiteren Lasten auferlegt werden, Lasten, die auf die Dauer — wir verweisen zum Beweise hierfür auf die Rechnungsergebnisse der kleinen und auch der mittleren Reedereien während der letzten Jahre — nicht zu ertragen sein würden. Wir haben in Deutschland einen großen Vorsprung, sowohl in der Fürsorgepflicht wie auf dem Gebiete der Unfallverhütung vor allen anderen Nationen. Diesen Vorsprung dürfen wir aber nicht durch ein »zu viel« paralysieren, da sonst nur allzu leicht unsere Reederei eine Schwächung erleiden und hierdurch die Hauptfürsorge, der »Unterhalt« unserer Seeleute, gefährdet werden könnte. Das Bessere würde in diesem Falle der Feind des Guten sein.

Aus Abschnitt III »Kataster und Schiffsregister« geht hervor, daß im Kataster am 1. Januar 1904: 1337 (1336 i. V.) Schiffahrtsbetriebe, 43 (41) verwandte Betriebe und 37 (35) Fischdampfer- und Heringslogger-Betriebe eingetragen waren. Registriert waren bei der See-Berufsgenossenschaft 2854 Kauffahrteischiffe und 276 Fischdampfer etc. Im Berichtsjahre wurden 149 Schiffe aus dem deutschen Register durch Verlust, Verkauf oder Kondemnation gestrichen, 196 kamen durch Umbau oder Ankauf hinzu, während 15 von der See- zur Binnenschiffahrt und 77 von der Binnen- zur Seeschiffahrt übergingen. Nach diesem Ausweis hat die deutsche Kauffahrteiflotte seit dem Jahre 1888, seit der Gründung der See-Berufsgenossenschaft um 57,29 pCt. an hölzernen Seglern abgenommen, dagegen um 162,64 pCt. an eisernen Segel- und um 105,12 an Dampfern zugenommen. Diese Entwickelung in Brutto-Raumgehalt ausgedrückt, zeigt folgende Größen: 85 pCt. ab-, 194 bezw. 322 pCt. zugenommen. Die Zahl der versicherungspflichtigen Seeleute ist von 37 580 im Jahre 1890 auf 56 197 (darunter 796 zwangsversicherte Reeder) in 1903 gestiegen.

Unter 3345 (3043 i. V.) der S.-B.-G. im Berichtsjahre gemeldeten Unfällen, waren 2870 (2639) Verletzungen und 475 (404) Todesfälle. An Entschädigungen, in Form von Renten, Kur- und Verpflegungskosten, Sterbegeld und Abfindungen kamen Mk. 788 725,73 zur Auszahlung; Mk. 46 546,99 mehr als im Vorjahre.

Nachdem unter dem Titel »Unfallverhütung« über die Tätigkeit der technischen Aufsichtsbeamten und des Germanischen Lloyd, als technischem Beirat der S.-B.-G. gesprochen ist, sagt der Bericht zur Durchführung der abgeänderten seit dem 1. Juli v. J. in Kraft befindlichen Unfallverhütungs-Vorschriften:

> Trotzdem durch sie sowohl an die Reeder wie insbesondere auch an die Kapitäne wesentlich erhöhte Anforderungen gestellt wurden, so haben wir doch nahezu ausnahmslos die größte Bereitwilligkeit gefunden, den vielen neuen Bestimmungen sofort und vollständig gerecht zu werden, so daß z. Zt. das Werk der Durchführung der neuen Vorschriften als beendet angesehen werden kann, zumal auch die durch letztere bedingte Umarbeitung der Instruktion für die technischen Aufsichtsbeamten, sowie die anderweitige Fassung der Überholungsformulare inzwischen bewirkt worden sind. Allen weiteren auf dem Gebiete der Unfallverhütung auftauchenden wichtigen Fragen, insbesondere solchen Vorschlägen, die eine größere Sicherheit von Schiff und Mannschaft mit Bestimmtheit erhoffen lassen, ist nach wie vor unsere ernste Aufmerksamkeit gewidmet, doch erachten wir es für unbedingt geboten, nunmehr in dem Erlaß neuer Bestimmungen eine längere Pause eintreten zu lassen, damit den für die Beobachtung der Unfallverhütungsvorschriften verantwortlichen Personen, insbesondere den Kapitänen und Offizieren, die nötige Zeit und Gelegenheit gegeben wird, sich in den Geist und das Wesen der vorhandenen Verordnungen völlig einzuarbeiten. Ein gewisser vorläufiger Ruhestand muß auf diesem Gebiete unbedingt eintreten, da anderenfalls die drin-

gende Gefahr besteht, daß durch immerwährende Neuerungen und Ergänzungen nur Verwirrung und Abneigung gegen die Befolgung der bereits bestehenden Vorschriften geschaffen wird. Sehr erwünscht wäre es auch, wenn die Flut der Vorschläge, die gerade auf dem Gebiete der Seeschiffahrt bezüglich der Ausdehnung der Unfallverhütung von Berufenen und noch mehr von Unberufenen ununterbrochen gemacht werden, endlich einmal abflauen würde. Erweist sich doch der weitaus größte Teil dieser Vorschläge und Erfindungen bei näherer Prüfung als praktisch undurchführbar bezw. wertlos und laufen fast alle auf eine Detailmalerei hinaus, die nur zur Folge haben würde, daß unsere Unfallverhütungs-Vorschriften zu Folianten anwachsen, durch welche nur Wenige mehr sich hindurch finden könnten und durch welche das freie Handeln der deutschen Seeleute derart eingeschränkt werden würde, daß sie nur noch die Bedeutung von Maschinen besitzen würden.

Für diese Worte gebührt der S.-B.-G. bedingungslose Anerkennung. Sie ist ihr auch schon in spontaner Weise zuteil geworden, als der Vorsitzende Herr Krogmann diese Stelle des Berichts auf der Genossenschaftsversammlung hervorhob. Für uns bedeutet der im Vorstehenden ausgesprochene Standpunkt der S.-B.-G. eine ganz besondere Genugtuung, drückt er doch eine ähnliche Stimmung aus, wie wir ihr schon vor zwei Jahren hier Ausdruck gegeben haben.

Der Bericht wendet sich dann dem Ergebnis der von der S.-B.-G. vorgenommenen Untersuchung auf Farbenblindheit und Sehvermögen zu und stellt u. a. fest, daß bis zum 31. Dezember 1903 17 344 Personen auf Farbenblindheit und Sehvermögen untersucht wurden, und zwar 791 Kapitäne, 1961 Offiziere und 14 592 sonstiges Personal.

Von diesen Untersuchten besaßen genügendes Sehvermögen und waren nicht farbenblind: 768 Kapitäne = 97.09 %, 1921 Offiziere = 97.96, 13 736 sonstiges Personal = 94.14. Kein genügendes Sehvermögen wiesen auf: 15 Kapitäne = 1.90, 31 Offiziere = 1.58, 530 sonstiges Personal = 3.63. Als farbenblind wurden erkannt: 8 Kapitäne = 1.01, 9 Offiziere = 0.46, 320 sonstiges Personal = 2.19 %.

Sowohl mit ungenügendem Sehvermögen als auch mit Farbenblindheit war weder ein Kapitän noch ein Offizier behaftet, während diese Mängel unter den sonstigen Mannschaften bei 6 Personen = 0.04 sich vorfanden.

In Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften der Reichsregierung ist für die Untersuchung auf Sehvermögen das Snellen'sche Verfahren maßgebend, wobei derjenige den Anforderungen genügt, der auf dem besseren Auge ohne Zuhilfenahme von Gläsern zum mindesten noch die Hälfte normaler Sehschärfe aufweist. Die Untersuchung auf Farbenblindheit erfolgt unter Zugrundelegung des Holmgreen'schen Verfahrens vermittels Benutzung farbiger Wollbündel. Denjenigen Mannschaften, welche bei der ersten Untersuchung den zu stellenden Anforderungen nicht entsprechen, steht die Anrufung einer zweiten Instanz frei. Als solche haben wir in den größeren Hafenplätzen besondere Kommissionen bestellt, die sich aus einem Arzt und mehreren nautischen Sachverständigen zusammensetzen. Diese Kommissionen bedienen sich als Prüfungsmethode auf Farbenblindheit auch farbiger Lichter, ein Verfahren, mit welchem wir bisher sehr gute Ergebnisse erzielt haben. Die uns im Jahre 1903 durch die Untersuchungen auf Sehvermögen und Farbenblindheit erwachsenen Kosten beziffern sich im ganzen auf ℳ 28 229, eine Summe, die sich von jetzt ab, nachdem bezüglich des Gros der Deckmannschaften die Untersuchungen durchgeführt sind, naturgemäß erheblich verringern wird.

Im Anschluß hieran wird dann noch ausgesprochen, daß von einigen als farbenblind oder schwachsichtig erkannten Personen Fälschungen im Attest vorgenommen worden sind; Vergehen, das der Staatsanwaltschaft zur strafrechtlichen Verfolgung übergeben worden ist.

Zur Durchführung des am 27. November 1903 vom Reichs-Versicherungsamt genehmigten Beschlusses der vorjährigen Genossenschaftsversammlung über die Vorschriften zum Freibord für Dampfer und Segler in langer und atlantischer Fahrt erwähnt der Bericht die vollzogene Wahl der auf der gleichen Genossenschaftsversammlung beschlossenen Kommission, die als sachverständiger Beirat dem Genossenschaftsvorstand in allen Fragen der Tiefladelinie zur Seite stehen soll. Diese Kommission trat, wie es im Bericht heißt, unter Leitung des Vorsitzenden des Genossenschaftsvorstandes zuerst am 14. Dez. 1903 in Hamburg zu einer Sitzung zusammen, in welcher unter Teilnahme eines Vertreters des Reichs-Versicherungsamts und der Direktoren des Germ. Lloyd die von letzterem ausgearbeiteten Ausführungsbestimmungen zu den Freibordvorschriften einer ganz eingehenden Beratung unterzogen worden sind. Sobald Einverständnis über diese Ausführungsbestimmungen zwischen allen hierfür maßgebenden Faktoren erzielt war, sind wir unter Beihilfe des Germ. Lloyd zur Ermittelung des für jedes Schiff besonders festzusetzenden Freibordes geschritten. Hierbei hat sich indessen die Notwendigkeit ergeben, zwecks Erzielung möglichster Genauigkeit die für die Freibordberechnung grundlegenden Maße, insbesondere die Seitenhöhe bezüglich jedes einzelnen Fahrzeuges vorher in Dock nehmen zu lassen. Es bedeutet dieses allerdings eine umfangreiche, zeitraubende und mit erheblichen Kosten verknüpfte Arbeit, aber deren Bewältigung war im Interesse einer sachgemäßen Erledigung nicht zu umgehen. In liebenswürdigster Weise haben wir hierbei Unterstützung von seiten der Hamburger Deputation für Handel und Schiffahrt gefunden, welche die ihr unterstehende Schiffsvermessungbehörde gegen entsprechende mäßige Vergütung in den Dienst unserer Sache gestellt hat und durch diese im Hamburger Hafen die für die Freibordbestimmung erforderlichen Vermessungen bewirken läßt. Eine gleiche Unterstützung durch die staatlichen Behörden steht auch für einige weitere Plätze, insbesondere für Bremen zu erwarten. Soweit solche staatliche Beihilfe nicht zu ermöglichen ist, werden die Vermessungen durch unsere technischen Aufsichtsbeamten vorgenommen. Unter Zugrundelegung des Ergebnisses dieser Vermessungen sowie unter Berücksichtigung der Freibord-Vorschriften und der Ausführungsbestimmungen hierzu ist bereits für eine Reihe von Schiffen durch den Germ. Lloyd der Freibord ermittelt und ein entsprechendes Zertifikat von uns ausgefertigt worden; mit der Einkörnung der hieraus für die einzelnen Schiffe sich ergebenden Lademarken sind wir zur Zeit beschäftigt.

Um für die in § 13 der Freibordvorschriften für Dampfer vorgesehene Ermittelung eines bestimmten Maßes für die zulässige Verringerung des Freibords bei solchen Schiffen, die im Raum und auf Deck Holz als Ladung fahren, die nötigen Unterlagen zu gewinnen, haben wir mit einer Reihe der in der Holzfahrt beschäftigten Dampfer in Holtenau Krängungsversuche vornehmen lassen und sind sodann unter Verwertung der Ergebnisse dieser Versuche seitens des Germ. Lloyd die erforderlichen Stabilitätsberechnungen angestellt worden. Auf Grund des gesamten hierdurch gewonnenen Materials hat sodann bezüglich der zulässigen Verringerung des Freibordes bei Dampfern in der Holzfahrt der Germ. Lloyd bestimmte Vorschläge gemacht, die bereits das Einverständnis der technischen Kommission gefunden haben und die demnächst zusammen mit einigen weiteren, inzwischen als wünschenswert erkannten Bestimmungen im Wege eines besonderen Nachtrags zu den Freibordvorschriften der Genossenschaftsversammlung zur Genehmigung werden unterbreitet werden.

Über die bereits im Bericht der XVIII. ordentl. Genossenschaftsversammlung angegebenen Gründe, die das Zustande-

kommen der seit Jahren beabsichtigten Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungs-Kasse vereitelt haben, sagt der Bericht unter Bezugnahme auf eingeholte versicherungstechnische Gutachten:

Zu unserem lebhaftesten Bedauern ergibt sich aus denselben, daß infolge der Erhöhungen, welche die auf dem Gebiete der Unfallversicherung zu zahlenden Renten seit Ausarbeitung der Satzungen für unsere Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse (Herbst 1899) durch die Bestimmungen des neuen See-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 sowie durch die neuen Bekanntmachungen des Reichskanzlers, betr. Festsetzung der Durchschnittsheuern, erfahren haben, für das Gebiet der Invalidenversicherung, will man nicht eine unverhältnismäßig hohe, bei dem jetzigen wirtschaftlichen Tiefstande der Reederei nicht zu verantwortende Mehrbelastung eintreten lassen, keine genügende Mittel zur Verfügung stehen, um die von uns in Aussicht genommenen, seitens der Versicherungskasse zu zahlenden Witwen- und Waisengelder auf die gleiche Höhe mit den auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes zu prästierenden Witwen- und Waisenrenten zu bringen. Infolgedessen ist es erforderlich geworden, die von uns projektierte Witwen- und Waisenversorgung auf andere, den Formen der geplanten allgemeinen reichsgesetzlichen Witwen- und Waisenversorgung sich mehr anpassende Grundlagen zu stellen.

Hierauf folgt eine eingehende Besprechung der S.-B.-G. zu der in der Zwischenzeit vom Reichstage beschlossenen erweiterten Krankenfürsorge der Seeleute.

Wir müssen unseres beschränkten Raumes wegen von einer weiteren Besprechung des Verwaltungsberichtes der S.-B.-B. diesmal absehen, wir behalten uns aber vor, bei Gelegenheit wieder darauf zurückzukommen.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

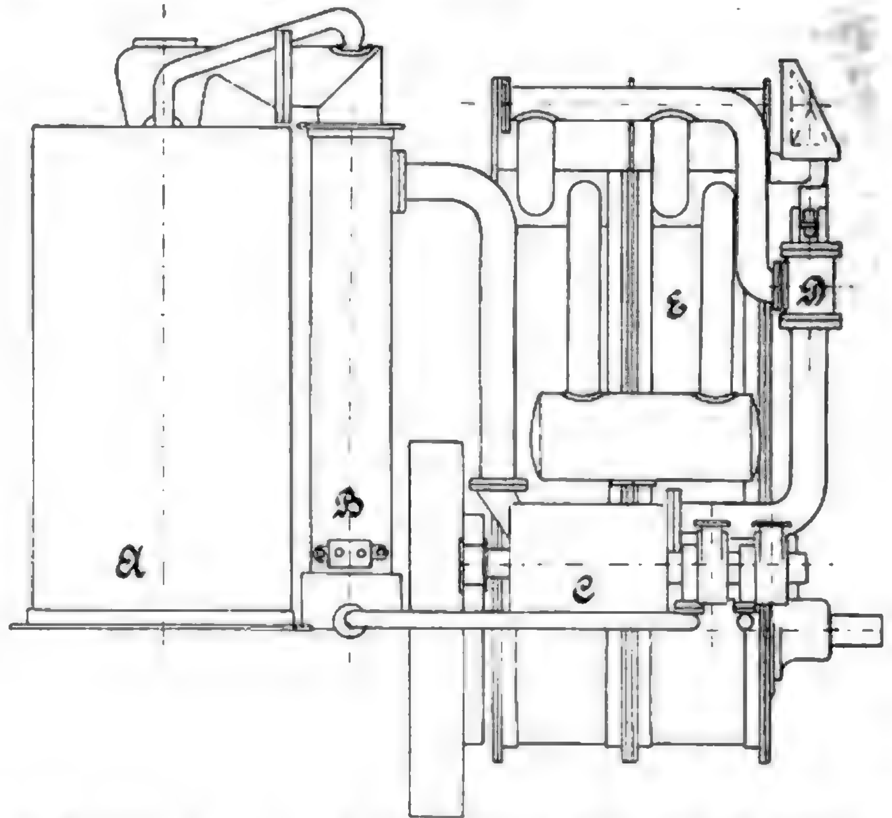
Mai 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	237×33×17'7"	1500 t Tf.	A. Kirsten, Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Valeria	G
PD	60×7.6×3.5 m	—	D.-Ges. »Misdroy«, Stettin	Oderwerke, Stettin	Prinz Heinrich	»
FD	312×43×21'6"	—	»Horn«-Reederei, Lübeck	Neptun-Werft, Rostock	Hornstein	»
K	123×20.2×7.33 m	9500 Dpl.	Kaiserliche Marine	Blohm & Voss, Hamburg	York	
PD	144×16.97×11.9 m	8250 t Tf.	Norddeutscher Lloyd	J. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Scharnhorst	»
FD	67.6×10.2×4.9 m	1500 »	H. C. Horn, Schleswig	Schömer & Jensen, Tönning	Frida Horn	»
K	Linienschiff	13500 Dpl.	Kaiserliche Marine	Schichau-Werft, Danzig	Lothringen	
FD	312×45×28'6"	4800 t Tf.	H. C. Horn, Schleswig	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Therese Horn	»
PD	64 m Länge	—	Jaluit-Ges., Hamburg	Germania-Werft, Kiel	Germania	»
			b) englische Werften.			
FsD	127×22×12'5"	—	Durban S. T. Co., London	Goole Shipb. & Rep. Comp.	Kingfisher	
Feuerschiff		—	Trinity House	J. Crown & Sons, Sunderland	?	
Bergungsdampfer		—	M. H. Bland & Co., Gibraltar	J. P. Rennoldson & Son, S.-Shields	Rescue	L
FD	240×36×19'4"	—	L. H. Carl, Kopenhagen	Sunderland Shipb. Comp.	Skjold	»
»	358×47×28'5"	—	Charlton & Thompson, Sunderland	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Farringford	»
»	—	2000 »	Martin Carl, Kopenhagen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Jeanne	»
»	—	—	Stephenson, Clarke & Co., London	»	Eddie	»
»	364' Länge	—	Lincluden S. C. Co., Manchester	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Lincairn	BC
»	372×48×30'10"	—	Th. Dunlop & Sons, Glasgow	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Queen Helena	L
»	336×48×24	—	Eine norwegische Firma	R. Thompson & Sons, Sunderland	Sangstad	N
»	248×35×21'10"	2330 »	Robert Mac Andrew & Co., London	Raylton Dixon & Co., Middlesbro	Almargo	L
»	—	2200 »	James Westoll, London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Ambient	»
»	351×49×24'6"	—	London & Northern S. S. Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Cober	»
	400×52×33'4"	—	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Swan, Hunter & Wighem Richardson	Crostafels	G
»	291×38×20'8"	—	Eine belgische Firma	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Jenny	L
»	109×21×9'9"	—	Eine Londoner Eisenbahn-Ges.	Mordey Carney, Southampton	Julia	»
»	330×46×23	4800 »	Robinson Brothers, Whitby	J. Blumer & Co., Sunderland	Meadofield	
FsD	120×21×12'10"	—	George Conor, La Rochelle	Smiths Dock Co., N.-Shields	Shamrock	»
FD	—	6200 »	J. Temperly & Co., London	W. Doxford & Sons, Sunderland	Trowbridge	
»	352×47×27'3"	—	D. G. Moraitis, Andros	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Vasilefs Georgios	»
			c) schottische Werften.			
FD	470×57×34'10"	10500 »	T. & J. Harrison, Liverpool	Ch. Conell & Co., Scotsfoun	Huntsman	»
FsD	115×21×11'6"	—	Lindsley F. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Leonora	
Großer Saug-Bagger		—	Hafen-Verw. Great Yarmouth	Fergusson Bros, P.-Glasgow	Sir Harry Bulland	
FD	347×51×27	6300 »	T. L. Duff, Glasgow	A. Rodger & Co., P.-Glasgow	Chelston	
»	—	790 »	Georg Player, Teignmouth	Ailsa Shipb. Comp., Troon	G. Pelayer	»
»	—	4100 BRT.	Fratelli Cosulich, Triest	Eine Firma in Glasgow	Guilia	
»	370×49×29'8"	7000 t Tf.	Monarch S. S. Co., Glasgow	Russell & Co., P.-Glasgow	Indian Monarch	»
PD	Turbinenschiff	—	Union S. S. Co., New Zealand	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Loongana	BC
FD	300×42×28'2"	—	»	D. J. Dunlop & Co., P.-Glasgow	Navua	»
Großer Saug-Bagger		—	Hafenverwaltung von Bombay	Wm. Simons & Co., Renfrew	Octopus	
			d) irische Werften.			
FD	343' Länge	—	Tropical Fruit Co., Glasgow	Workman, Clark & Co., Belfast	San Jose	»
»	106×22×11	—	Hafenverwaltung von Dublin	Dublin Dockyard Comp.	Anna Liffey	

Ausserdem: a) 1 Schleppdampfer, 1 halbes Schwimmdock, 1 Loagger, 1 Raddampfer, 1 Fischereikutter. b) 2 Fischdampfer, 1 Flußdampfer. c) 1 Schleppdampfer, 4 Fischereifahrzeuge.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Sauggas-Bootsmotoren-Anlage.



Zu nebenstehender Figur erzeugt A das Betriebsgas nach vereinfachten Prinzipien aus Anthracit-Kohle oder Koks selbsttätig, wäscht das gebildete Gas im Gefäße B, reinigt und kühlt es in dem Zentrifugalapparat C und drückt es in hoher Reinheit zum Mischventil D, in welchem es in stets richtigem Verhältnisse sich mit Luft zum explosiven Gas mischt und so vorbereitet in den Gasmotor E tritt. Dieser ist ein stehender, langsam gehender Motor mit 2 oder 4 Zylindern, von großer Einfachheit und Übersichtlichkeit, mit Elektromagnetzündung und Druckluft-Antrieb. Die Meissner-Umsteuerschraube, in Haltbarkeit und Zuverlässigkeit der festen Schiffsschraube vollkommen gleich, ermöglicht ein exaktes Manövrieren im Betriebe Änderung der Flügelsteigung durch die pat. Umsteuerung.

Die Vorzüge dieser neuen Schiffsmaschine gegen Dampfmaschinen sind: 1) die kleinsten Betriebskosten, ca. $^1/_2$ Kilo Anthracit-Kohle oder Koks für die entwickelte Pferdestärke in der Stunde, also je nach den Kohlenpreisen $^7/_8$ bis $1^1/_4$ ₰ pro eff. P. S. in der Stunde; 2) völlige Gefahrlosigkeit, — die Saugwirkung und Gasentwicklung hört beim Abstellen des Motors sofort auf; — Kessel oder Gasbehälter sind nicht vorhanden; 3) einfache Wartung, nur Kohle nachfüllen und Roste reinigen, wenn nötig; 4) wenig Raumbedarf und geringe Belastung, also überall dort verwendbar, wo bisher der Ölmotor wegen Raumersparnis gewählt wurde.

Der Schiffsgasmotor macht weder den kleinen Ölmotoren noch den starken Dampfmaschinen Konkurrenz, sondern füllt die Lücke aus, die zwischen 20 und 600 Pferdestärken liegt. Dieser Umstand aber gibt diesem neuen Schiffsmotor eine wirtschaftliche Bedeutung für den Betrieb von Schleppern, Leichtern und Hafenfahrzeugen aller Art.

Auf der Schiffswerft von Franz Lemm in Boizenburg wird gegenwärtig (im Auftrage und Aufsicht der Maschinenfabrik *Carl Meissner, Hamburg,* Konstrukteur für Motorenbootbau) für den Hamburger Hafen der erste Schlepper gebaut, für etwa 6000 Zentner Schleppleistung mit einer Sauggas-Maschinenanlage von 50 eff. Pferdestärken.

Vermischtes.

Ertrag der hamburgischen Kaianlagen. Aus der Staatshaushalt-Abrechnung über das Jahr 1902, die kürzlich herausgekommen ist, geht hervor, daß die Netto-Einnahmen aus dem öffentlichen Kaibetriebe (Kai-, Lager-, Wiege- und Krangeld, Ladelöhne etc.) 2.6 Mill. ℳ und aus der Verpachtung von Kaistrecken 696 303 ℳ, mithin zusammen 3.3 Mill. ℳ betragen haben. Diese Einnahmen stellten sich im Jahre 1899 erst auf 3.6 Mill. ℳ und werden wahrscheinlich im laufenden Jahre 1904 infolge Benutzung der Kuhwärderhäfen durch die Hamburg-Amerika Linie, die rund 1 300 000 ℳ Jahresmiete zahlt, erheblich größer werden. Der Voranschlag für die Kaieinnahmen im Jahre 1902 wurde durch die erzielten Einnahmen um 21 500 ℳ, und zwar ausschließlich durch Mehreinnahmen aus dem öffentlichen Kaibetriebe, übertroffen.

Nach dem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht (II. Teil) der Handelskammer zu Altona hat der **Seeschiffsverkehr im Hafen von Altona** erfreulicherweise im Jahre 1903 eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren, so daß der Rückgang, den das Vorjahr gegenüber 1901 gebracht hatte, reichlich wieder ausgeglichen worden ist. Im direkten Seeverkehr kamen insgesamt 953 Schiffe mit 187 442 t R. Raumgehalt an gegen 870 mit 165 195 t R. im Jahre 1902. Die Gesamttonnage der im direkten Seeverkehre ausgehenden Schiffe stieg von 94 638 t R. auf 120 775. Die Zunahme entfällt zum größeren Teil auf die Steigerung des Dampferverkehrs. Der Umfang der beladenen Tonnage beider Verkehrsrichtungen hat damit den Stand des Jahres 1900 wieder erreicht. — Die Tonnage der im Binnenverkehr — d. h. über Hamburg, Harburg oder andere Elbhäfen angekommenen beladenen Seeschiffe hat in der Ankunft eine Steigerung von 9549 auf 21 273 t erfahren, während im Ausgang eine kleine Abnahme zu verzeichnen ist (53 236 gegen 59 143 t). Dem gesteigerten Schiffsverkehr entsprechend hat auch der Umfang und Wert des Warenverkehrs im Altonaer Hafen während des Jahres 1903 zugenommen. Die gesamte Einfuhrmenge stieg von 483 463 auf 538 602 Tonnen, die Ausfuhrmenge von 107 735 auf 125 593 Tonnen. Die Einfuhr weist gleichzeitig eine Wertsteigerung um reichlich 14 Millionen (89 gegen 75,9 Millionen) auf, die Ausfuhrwerte stiegen von 35,8 auf 38,9 Millionen, also um 3,1 Millionen. Die lebhaftere Einfuhr hat ihren Grund hauptsächlich in der stärkeren Zufuhr von Getreide, Häuten, Fellen, Därmen und Kaffee. Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues, sowie Kaffee gelangten andererseits auch in erheblich verstärktem Maße wieder zur Ausfuhr; dagegen hat die Ausfuhr an Harzen eine beträchtliche Einbuße erfahren. Trotz des stärkeren Warenverkehrs zwischen dem hiesigen und dem Hamburger Hafen ist die hiesige Ewerführerei mit ihrem Jahresergebnisse nicht

sonderlich zufrieden. Durch das starke Angebot von Räumte, durch die besonders den kleineren Betrieben sehr fühlbare Hamburger und Oberländer Konkurrenz, sowie durch die unverändert hohen Spesen wurde der Gewinn erheblich herabgedrückt. Andererseits kam der milde Winter am Schlusse des Berichtsjahres dem Geschäfte sehr zu statten. Die am 1. Juli 1903 ablaufende Lohntarifvereinbarung wurde mit einigen Lohnaufbesserungen für Nachtarbeit auf drei Jahre erneuert. Wie wir schon im I. Teile unseres letzten Jahresberichts mitteilten, wirkte die verstärkte Zufuhr von lagerungsbedürftigem Getreide günstig auf die Entwicklung des Altonaer Lagerungsgeschäftes ein. Die am öffentlichen Kaiverkehr in erster Linie beteiligte Altonaer Kai- und Lagerhausgesellschaft konnte einen Reingewinn von 66 000 gegen 34 000 Mk. im Betriebsjahre 1902 erzielen. — Den durch den Altonaer Freibezirk geschaffenen veränderten Verkehrsbedingungen haben sich die Interessenten während des verflossenen Jahres, des zweiten seit Eröffnung des Freibezirks, mehr und mehr angepaßt. Die entgegenkommende Haltung der Zollverwaltung wird seitens der Interessenten bereitwillig anerkannt. Der überwiegende Teil der kleineren Hafenplätze des Bezirks hat gleichfalls eine mehr oder minder bedeutende Zunahme des Verkehrs aufzuweisen, wie aus den beigegebenen Übersichten des näheren zu ersehen ist.

Ausschließung fremder Schiffe von der Küstenschiffahrt in Italien. Der Marineminister hat einen Gesetzentwurf vor das Parlament gebracht, welcher an Stelle der verschiedenen bisherigen Gesetzesbestimmungen über die Berechtigung fremder Schiffe zur Küstenschiffahrt den einzigen Artikel setzt: »Die Ausübung der Schiffahrt längs den italienischen Küsten und des Schiffsdienstes in den Häfen, den Ankerplätzen und dem Strande des Staates sind, soweit nicht besondere Verträge und Übereinkünfte anderes bestimmen, der nationalen Flagge vorbehalten.« In den Motiven hierzu erklärt der Minister, daß die bisherige Gesetzgebung die nationale Schiffahrt nicht genügend schütze, da sie anderen Nationen die Küstenschiffahrt in Italien erlaube, falls diese Nationen den italienischen Schiffen die gleichen Rechte einräumen. Bei der größeren Ausdehnung der italienischen Küste und der geringen vieler anderer Nationen, habe aber diese formelle Gleichberechtigung nicht den gleichen praktischen Wert, welchem Übelstande das gegenwärtige Gesetz begegnen solle. Zum Schluß erklärt der Minister kurz und bündig, daß der Gesetzentwurf den Zweck verfolge die auswärtigen Flaggen von der italienischen Küstenschiffahrt grundsätzlich auszuschließen und sie nur für Spezialzwecke zuzulassen.

Abgabentarife auf den ostpreußischen künstlichen Wasserstraßen. Die neuen Abgabentarife auf den ostpreußischen künstlichen Wasserstraßen, die am 1. Februar 1903 nach dem Vorbilde der Tarife für die märkischen Wasserstraßen in Kraft getreten sind, entsprechen den Wünschen des Handels und der Schiffahrt in keiner Weise. Wir können, so äußert sich der Jahresbericht des Vorsteheramts der Königsberger Kaufmannschaft hierzu, es nur lebhaft bedauern, daß auch in Ostpreußen das einfache und bewährte System der Abgabe nach der Tragfähigkeit durch ein neues, überaus kompliziertes Abgabensystem nach der Ladung und vier verschiedenen Güterklassen ersetzt wurde. Besondere Schwierigkeiten erwachsen durch die vorgeschriebenen Deklarationen, die eine Verzögerung der Abfertigung verursachen. Infolge der Formalitäten und der Deklarationen an der Abfertigungsstelle konnten wiederholt selbst Tourendampfer nur verspätet ihr Endziel erreichen. Später traten zwar Erleichterungen ein; immerhin bleibt namentlich bei starkem Andrang von Fahrzeugen der durch den Deklarationszwang und die Eichablesung verlängerte Aufenthalt an den Erhebungsstellen eine Unbequemlichkeit.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Schiffswerft von Blohm & Voß, Hamburg, ist der Bau eines **grossen Kreuzers** vom Reichsmarineamt übertragen worden; auch die Dampfschiffahrts-Ges. »Hansa« in Bremen beauftragte die Werft von Blohm & Voss mit dem Bau eines **grossen Frachtdampfers.**

* * *

Der A.-G. »Weser«, Bremen, ist vom Reichsmarineamt der Bau des **grossen Kreuzers »C«** übertragen worden. Dieser Panzerkreuzer ist das größte Kriegsschiff, das bisher von dieser Werft erbaut worden ist und auch der größte Kreuzer, der für unsere Kriegsmarine im letzten Jahrzehnt auf Stapel gelegt worden ist, sowohl seinem Deplazement nach als auch in betreff seiner Maschinenstärke. Als größte Länge des Schiffes sind etwa 144 m festgesetzt, die Maschinenleistung soll über 25 000 HP. hinausgehen.

* * *

Die Schiffahrts-Ges. »Hansa«, Bremen, erteilte dem Vulkan in Vegesack den Auftrag zum Bau eines **Dampfers** von 6200 t dw. mit vierfacher Expansionsmaschine von 2300 ind. HP. und 11 Meilen Geschwindigkeit.

* * *

Stapelläufe.

Am 18. Juni ist auf der Werft der Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft »Vulcan« der für den Norddeutschen Lloyd in Bremen bestimmte Reichspostdampfer **»Prinz Eitel Friedrich«** vom Stapel gelaufen. Seine Hauptabmessungen sind: 149,10 m × 16,88 m × 10,75 m, Raumgehalt 8500 t Br.-R. »Prinz Eitel Friedrich«, Vierdecker, ganz aus deutschem Material erbaut, hat außer einem Doppelboden in Zellenbauart, 10 wasserdichte Querschotten, bis zum Oberdeck, so daß bei 8 m Tiefgang das Schiff selbst beim Vollaufen zweier benachbarter Abteilungen noch schwimmfähig bleibt. Entsprechend seiner Verwendung als Hilfskreuzer sind die Haupt- und Hilfs-Steuermaschine unter Wasser angeordnet. Die Einrichtung für die Passagiere umfaßt 48 Schlafzimmer I. Klasse für 114 Personen mit einem Speisesaal von 122 Sitzplätzen, einem Rauch-, Gesellschafts- und Kinderzimmer; außerdem können im Hauptdeck noch weitere 16 Kammern für 52 Fahrgäste I. Klasse eingebaut werden. Für die Passagiere II. Klasse sind 57 Kammern zu 2, 3 und 4 Personen für insgesamt 158 Fahrgäste mit Speisesalon, Rauch- und Damenzimmer eingerichtet. Die Einrichtungen III. Klasse sind in Kammern und offenen Kojen für 614 Personen vorgesehen. Der Besatzungsetat beträgt 200 Mann. Die Ausstattung mit Rettungsbooten umfaßt 12 Francis Patentboote und 4 Halbklappboote. Zwei stehende Vierzylinder-Vierfach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation und dem Massenausgleich nach Schlick werden dem Schiffe eine Geschwindigkeit in See von 12 Knoten erteilen. Den zum Betriebe aller Hilfs- und Hauptmaschinen erforderlichen Dampf liefern 2 Doppel- und 3 Einfachkessel, die in zwei wasserdicht getrennten Kesselräumen aufgestellt und mit Howden forced draught ausgestattet sind. Die Schrauben haben 4 Flügel aus Spezialbronze und gußeisernen Naben.

* * *

Probefahrten.

Der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Bremer Vulkan-Werft in Vegesack neuerbaute Dampfer **»Mazagan«** machte am 15. Juni eine zufriedenstellende Probefahrt. Die Dimensionen sind 75 × 10.8 × 7.4 m. Ladefähigkeit 2600 t.

* * *

Am 16. d. M. machte der zweite der von der Reederei A. Kirsten in Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Ges. in Auftrag gegebenen beiden Frachtdampfer **»Valeria«** seine Probefahrt, die nach allen Richtungen hin vorzüglich verlief.

und wurden die vereinbarten Bedingungen reichlich erfüllt. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 237 × 33' 2" × 17' 6³/₄. Tragfähigkeit ca. 1500 t.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Im Oktober d. J. wird eine neue technische Hochschule in Danzig eröffnet werden; Herr Dr. Thieß, der ausgezeichnete Chef des Literarischen Bureaus der Hamburg-Amerika Linie, hat einen Ruf als Lehrer für die neue Hochschule angenommen.

* * *

Zur Beseitigung der in der unteren Ems befindlichen Sandbänke bei Nesseborg werden gegenwärtig auf Anordnung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten umfangreiche Baggerungen ausgeführt. Nach privaten aus Berlin eingetroffenen Mitteilungen steht laut »Rh.-Westf. Ztg.« zu hoffen, daß mit der Herstellung eines Durchstiches in der Ems, der das einzige Mittel wäre, die Kalamität dauernd zu beseitigen, in nicht zu ferner Zeit begonnen werden wird.

* * *

Der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« des Norddeutschen Lloyd stellte auf seiner letzten Reise von New-York nach Bremen einen neuen Ozeanrekord auf. Der Dampfer passierte das Sandy Hook-Feuerschiff am 17. Juni um 8,12 Uhr morgens, den Eddystone-Leuchtturm am 20. Juni um 1,10 Uhr morgens. Die Reisedauer betrug mithin 5 Tage 11,58 Stunden unter Berücksichtigung des Zeitunterschiedes und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen. (23.51 war die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit der »Deutschland«. D. R.)

* * *

Vom Kaiser ging dem Präsidenten des Nordd. Lloyd, Geo Plate, auf die Mitteilung von der letzten Rekordreise des Dampfers »Kaiser Wilhelm II.« nachstehendes Telegramm zu: »Grade jetzt, wo so ernstlich angestrebt wird, eine weitere Geschwindigkeitssteigerung bei den transatlantischen Fahrten zu erreichen, ist mir die Nachricht von der unübertroffenen Leistung des Schiffes, welches meinen Namen trägt, sehr willkommen. Ich gratuliere dem Lloyd zu dem neuen Erfolge.«

* * *

Im Namen des Hamburgischen Senats überreichte in längerer Rede ein Senatssekretär dem Offizierkorps S. M. S. »Hamburg« am 17. Juni einen silbernen Tafelaufsatz als Taufgeschenk.

* * *

Der vom Reich für einen großen Kriegstransport nach Deutsch-Südwestafrika gecharterte Dampfer »Palatia« der Hamburg-Amerika Linie nahm am 17. Juni u. a. 930 Militärpferde an Bord, außerdem ca. 700 Offiziere und Mannschaften, Material, Proviant, Kriegshunde usw.

* * *

Der Kaiser spendete 10 000 Mk. für die Seemannshäuser der Kaiserlichen Marine. In Apia (Samoa) wird der Bau eines vierten Seemannshauses geplant.

* * *

Ausland.

Nach ihrem kürzlich veröffentlichten Rechnungsbericht über das 15. Arbeitsjahr zählte die Nordisk Skibsrederforenings am 31. Dezember 1903 Reedereien mit einem Eigentum von 1 544 896 t (1 442 354 t den 31. Dezember 1902) zu Mitgliedern. Darunter waren 939 682 (886 939 i. V.) norwegische, 315 253 (296 798) schwedische, 243 643 (222 380) dänische, 46 318 (36 327) andere Länder.

* * *

Vom 1. Juli ab müssen alle französischen Schiffe in englischen Häfen mit Meßbriefen versehen sein, welche den Netto Register-Tonnengehalt nach dem englischen Berechnungsmodus enthalten, unter Strafe einer englischen Nachvermessung.

* * *

Die Arbeiten an den Hafenanlagen im belgischen Ort Heyst werden mit großer Energie fortgesetzt, um im nächsten Jahr den Hafen für den Verkehr eröffnen zu können. Wie die Antwerpener Zeitung »Metropole« mitteilt, haben sich Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd und kanadische Linien bereit erklärt, in Heyst ihre Passagiere und Post zu landen.

* * *

Im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses steht die durch Feuersbrunst auf dem Passagierdampfer »General Slocum« verursachte furchtbare Schiffskatastrophe auf dem Hudson. Mehrere hundert Menschen haben durch die Unvorsichtigkeit des Küchenpersonals ihr Leben eingebüßt. Über die Ursachen des Unglücks, über seine Begleiterscheinungen und Folgen bringt die Tagespresse täglich andere Versionen. Ehe nicht authentisches Material vorliegt, müssen wir absehen, näher auf das schreckliche Unglück einzugehen.

* * *

Laut Verordnung der Regierung sind die venezuelanischen Häfen von Cristobal Colon und Bolivar am Orinoco vom 1. Juni d. J. ab für den Handel geöffnet.

* * *

Vom 1. Juli ds. Js. ab kommen Leuchtfeuer- und Hafenabgaben von zwei Annas per N.-R.-T. in Sansibar von allen Schiffen mit Ausnahme der inländischen und der Kriegsschiffe zur Erhebung.

* * *

Aus Rio wird berichtet, daß die Reederei Th. Wille & Co. und Gaffee & Guinle, die mit der brasilianischen Regierung einen fünfjährigen Vertrag zum Betreiben der Küstenfahrt abgeschlossen hat, mit dem Unternehmen der Hamburger Firma A. C. de Freitas und mit den großen deutschen nach Brasilien fahrenden Reedereien zusammenwirken wird.

* * *

Die kanadische Leuchtfeuerbehörde wird in diesem Sommer 10 der neuen unterseeischen Glockensignale anbringen, und zwar namentlich auf dem St. Lorenz. Außerdem wird auch das Lurcher Feuerschiff vor Yarmouth, N. S., mit einem derartigen Apparat versehen werden.

Vereinsnachrichten.

Hamburgischer Verein „Seefahrt".

Am 16. Juni wurde die statutenmässige Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung unter dem Vorsitz von Herrn Senator Dr. Burchard abgehalten: 1) Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1903. 2) Bericht des Schatzmeisters. 3) Wahl von Rechnungsrevisoren laut § 12 der Statuten. 4) Erteilung der Decharge an den Vorstand. — Um den § 1 des Statuts »Heranbildung eines tüchtigen seemännischen Nachwuchses« nach jeder Richtung entsprechen zu können, hat sich der Vorstand, wie der Vorsitzende berichtete, mit dem Schulschiff-Verein in Verbindung gesetzt, da die Bestrebungen der beiden Vereine sich ergänzen. Im Jahre 1903 konnten 30 Schiffsjungen auf Segelschiffen vom Verein untergebracht werden; im laufenden Jahre sollen 40 Jungen eingestellt werden. Bei der weitaus größten Zahl der in 1903 untergebrachten Schiffsjungen wurde den betreffenden Reedereien eine Vergütung von 300 ℳ und dem Kapitän außerdem noch 50 ℳ gezahlt. Sehr erfreulich bleibt es, daß die Segelschiff-

Reedereien in Hamburg den Bestrebungen des Vereins ein großes Entgegenkommen zeigen und sich zur Unterbringung der Jungen, über deren Ausbildung günstige Berichte vorliegen, bereit erklärten. Eine gründliche Erörterung habe auch die Angelegenheit gefunden, ob nicht der Verein eine *Zentralstelle für die Einstellung von Schiffsjungen* werden könnte. Tatsächlich haben diese Bestrebungen, welche einer Subkommission unter Vorsitz des Herrn Senator O'Swald zur weiteren Beratung übertragen waren, einen guten Erfolg gehabt. Der Verein bilde unter Mitwirkung der Heuerstellen Hamburger Reeder und der Hamburg-Amerika Linie sowie des Seemannsamts die gewünschte Zentralstelle, und zwar werden im Inlande die nötigen Bekanntmachungen erlassen, wonach das hiesige Seemannsamt als Auskunftsstelle die Stellesuchenden an den Verein verweisen wird. Die Gründung der Zentralstelle werde von den hamburgischen Reedereien sehr sympathisch begrüßt und für einen Fortschritt erklärt, außerdem aber auch von den Eltern im Inlande, die nunmehr die Sicherheit für eine gute Unterkunft ihrer Jungen haben. Nachdem der Vorsitzende noch Herrn Direktor Dr. Bolte für die Hingebung gedankt hatte, mit der er sich den Interessen des Vereins gewidmet habe, erwähnte er unter Dank an Senat und Bürgerschaft, den von beiden gewährten Staatszuschuß, der vornehmlich in Hamburg geborenen Jungen zugute kommen solle. Über die Ausbildung von Jacht-Matrosen, einem weiteren Zweck des Vereins, bemerkt der Vorsitzende, daß es nach Anschaffung der Schoner-Jacht gelungen sei, eine deutsche Mannschaft unter Leitung eines deutschen Schiffers, des Kapitän Peters, zusammenzustellen, die vier erste Preise und einen dritten Preis in sechs Wettfahrten erhalten habe. Ein Resultat, das in erster Linie der Tüchtigkeit des Schiffsführers zu verdanken sei. Leider sei es noch nicht bestimmt, ob Kapitän Peters, welcher bei einem heimtückischen Überfall verwundet worden sei, auch in diesem Jahre die Leitung des Schiffes übernehmen könnte. Der dritte Punkt, die Belohnung außerordentlicher seemännischer Leistungen, käme für das verflossene Jahr noch nicht in Frage, da die Herstellung der Medaillen aus technischen Gründen noch nicht erfolgen konnte. Nach dem Bericht des Schatzmeisters betrugen die jährlichen Beiträge im Vorjahre zuzüglich des Staatszuschusses 42 350 ℳ, außerdem wurden im Vorjahre 32 780 ℳ einmalige Beträge geleistet. Dagegen stellen sich die Betriebsausgaben auf 37 816.50 ℳ. Die disponiblen Mittel des Vereins betragen 153 389.50 ℳ, welche zinstragend angelegt sind. Außerdem ist der Verein im Besitz der 1898 gebauten Schoner-Jacht, die 232 422.04 ℳ gekostet hat und sich nunmehr zuzüglich aller Kosten auf 236 672.04 ℳ stellt. Die Jacht ist unter Assekuranz gelegt. Falls keine besonderen Zufälligkeiten eintreten, ist also die finanzielle Lage des Vereins recht gut. Der Bericht fand ohne Widerspruch Genehmigung. Zu Rechnungsrevisoren wurden die Herren Generalkonsul Alfred Kayser und E. Th. Lind durch Zuruf gewählt.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 16. Juni abgehaltenen Versammlung war vom Reichspostamt die Erklärung eingetroffen, daß dem Wunsche des Vereins nach einer besseren Postbestellung nach den Schiffen im Hamburger Hafen nicht entsprochen werden könne, weil die Anschaffung und Unterhaltung eines Dampfbootes zu teuer sei. Außerdem sei die augenblickliche Postbestellung im Hamburger Hafen genügend. Der Vorsitzende ersuchte, Briefe, Telegramme usw., aus deren Umschlägen die unzulängliche Beförderung, besonders bei Schiffen, welche von der Post überhaupt nicht bedient werden, ersichtlich sei, dem Vereine zu überlassen, um sie dem Reichspostamt event. als Beweis zu unterbreiten, daß der Verein seinen Wunsch wohl nicht grundlos geäußert habe, zumal er sich bereit erklärt hatte, der Post ein schnelles Boot zur Verfügung zu stellen. — Mit großem Interesse nahm die Versammlung Kenntnis von dem Verwaltungsberichte der See-Berufsgenossenschaft für 1903. Mit besonderer Aufmerksamkeit wurden die Ermittelungen verfolgt, welche auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft über die schweren Verluste der See-Berufsgenossenschaft (?) angestellt wurden. Besonders die Ausführungen des Herrn Kapitän Duge bei Gelegenheit einer Zusammenkunft der See-Berufsgenossenschaft in Bremen fanden großen Beifall. Mehrfach wurde geäußert, daß man viele Worte des Herrn Kapitän Duge nicht nur auf Fischdampfer und auf die ganz kleinen Verhältnisse zu beschränken brauche, wenn er zum Beispiel sagt: »Ein anderer Umstand, der ebenfalls den Gedanken nahelegt, daß nicht alle Arbeiten der in der Rede stehenden Art immer rechtzeitig und sachgemäß ausgeführt werden, ist die auf manchen Dampfern übliche lockere Disziplin, der geringe Abstand zwischen Kapitän und Schiffsmann, und der vielfach hervortretende Mangel an geistiger Überlegenheit, deren Bestehen einmal durch die engen Verhältnisse auf den kleinen Schiffen und ferner durch häufigen Kapitänswechsel und Degradation der letzteren und Eintritt jüngerer in ihre früheren Stellen begünstigt wird.« Dasselbe gelte von folgenden Worten des Herrn Kapitän Duge: ». . . Die weiteren, für einen Fischdampfer-Kapitän heute sehr erwünschten Kenntnisse seegesetzlicher, biologischer und fischereitechnischer Art, die auch den Gesichtskreis erweitern, gehören nicht zum Lehrprogramm (der Navigationsschule) . . . . Die Hebung des Kapitäns auf ein Niveau, das ihm in allen Fällen eine geistige Überlegenheit sichert, dürfte bei etwaigen Maßnahmen ein Moment sein, das ins Auge zu fassen wäre.«

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Mai 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1204	mit	332 158	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1637	»	57 106	»
Leichterfahrzeuge	194	»	44 081	»
Zus.	3035	»	413 345	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	941	Fahrzeuge	mit	176 463	t N.-R.
belgischer	»	3	»	»	1 439	»
britischer	»	41	»	»	36 551	»
dänischer	»	88	»	»	35 718	»
schwedischer	»	68	»	»	20 412	»
norwegischer	»	15	»	»	9 821	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	31	»	»	31 794	»
niederländischer	»	10	»	»	12 214	»
div. Flaggen	»	7	»	»	7 746	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . .	2888	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	48	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	45	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11	»	56	»
» » » 7,0—8,5 » »	11	»	51	»
» Schleppzüge	14	»	40	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	20	Min.
	ausgehend:	15	»
in Holtenau	eingehend:	19	»
	ausgehend:	14	»

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit	276	Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	251	»

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 2 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Aussprache über die Seemannsordnung.

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins ist, ehe der Druck der Protokolle über die Verhandlungen des Verbandstages fertiggestellt worden war, von einigen aktiven Kapitänen, Mitgliedern von Einzelvereinen, ersucht worden, an dieser Stelle nochmals in Kürze auf die wichtigsten Punkte der Seemannsordnung, die in Berlin zur Sprache kamen, zurückzukommen. Diesem Wunsche mag aus denselben Gründen entsprochen werden, die in voriger Woche für die Wiedergabe des Antrags des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine entscheidend waren: der Umstand, daß das Protokoll lange nicht von allen Mitgliedern gelesen wird. Wir wollen diesen Vorsatz in der Weise ausführen, daß nach einigen einleitenden Worten über jeden Gegenstand hauptsächlich die Stellungnahme wiedergegeben wird, wie sie Herr Geh. Ob.-Reg.-Rat *v. Jonquières,* der in seemännischen Kreisen als der Autor des Regierungsentwurfs zur neuen Seemannsordnung gilt, vertreten hat:

Mangel eines Berufungsrechtes für Strafantragsteller.

Weil dem Kapitän kein Rechtsmittel zur Seite steht, wenn er mit der Stellungnahme des Seemannsamtes zu einem Strafantrag nicht einverstanden ist, wurde dieser Mangel — den Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer ein »Unikum« nannte — als eine sehr fühlbare Lücke der Seemannsordnung von Herrn Kapt. Hilgendorf zur Sprache gebracht. Hierzu bemerkte Herr Geh. Rat v. Jonquières: »Ich weise darauf hin, daß der Kapitän in diesem Verfahren nicht die Stelle eines Staatsanwalts einnimmt, sondern lediglich zu Strafanträgen berechtigt ist und daher das Recht, Berufung einzulegen, nicht wohl haben kann, die ist allein Sache des öffentlichen Anklägers. Ist dies ein Mangel, so hat er auch schon nach der alten Seemannsordnung bestanden. Das Verfahren vor dem Seemannsamte, ist als ein Vorverfahren anzusehen, um die Sache schnell zu erledigen. *Es ist allerdings eine eigentümliche Rechtslage,* daß, wenn ein Freispruch erfolgt, die Sache nicht weiter verfolgt werden kann. Die Frage, ob die Zuständigkeit des Seemannsamtes eine ausschließliche, sodaß das Gericht nicht ohne vorherige Entscheidung des Seemannsamtes mit der Sache befaßt werden kann, ist übrigens nicht unbestritten geblieben. Das Interesse, welches dieser Angelegenheit von den Kapitänen entgegengebracht wird, ist m. E. wohl berechtigt, doch ist der Gedanke mir neu und so abweichend von den bisherigen Bestimmungen, daß ich mich nur darauf beschränken kann, von dem Wunsche Kenntnis zu nehmen.« Mit Recht sagte im Anschluß hieran Herr Rechtsanwalt Kümpel, daß dieser Mangel des Berufungsrechts eine sehr ernste Frage ist, die das Interesse an der Aufrechterhaltung der Disziplin berührt.

Eintragung in das Schiffsjournal.

Auf die wichtige, in der »Hansa« schon wiederholt an anderer Stelle behandelte Streitfrage: ob gewisse Eintragungen in das Schiffsjournal vom Kapitän persönlich vorzunehmen sind oder ob seine Unterschrift — wie es der Referent Herr Kapt. Bendix als erforderlich hält — genüge, antwortete der Herr Geheimrat mit bereits in No. 16 S. 185/186 wiedergegebenen Worten. Nachdem Herr Kapt. Bening an einem drastischen Beispiel gezeigt hatte, daß die Autorität der Schiffsführer untergraben werde, wenn Strafanträge, weil sie vom Kapitän nicht geschrieben sondern nur unterschrieben sind, vom Seemannsamt unberücksichtigt gelassen werden, bedauert Herr Geheimrat v. Jonquières den vorhandenen Mangel, »aber nachdem das Gesetz einmal gemacht ist, müssen wir uns schon damit abfinden. Ein Gesetz ist nicht so leicht zu ändern und man soll vorsichtig sein, gesetzliche Änderungen anzuregen. Diese würden dann gewiß einen ganz anderen Ausgang nehmen, wie man sich denkt. Man muß sich erst in die Seemannsordnung hineinleben. Es ist viel besser, man gewinnt die klare und feste Überzeugung, daß es geschehen muß, als daß man zweifelhaft darüber bleibt. Wenn diese Überzeugung erst Platz greift, dann werden die Anforderungen lange nicht so schlimm erscheinen.« Hierauf tritt Herr Rechtsanwalt Kümpel in längerer Ausführung für den Standpunkt der Regierung ein und bemerkt schon wiederholt zu der Beobachtung Gelegenheit gehabt zu haben, daß die Eintragungen nicht, *sobald es geschehen kann,* sondern erst hinterdrein erfolgt waren, nachdem ein reichliches Maß von Ausständen im Laufe der Reise zusammengekommen war. Herr Direktor Schauseil, der sich hierauf über Journaleintragungen bei Unfällen verbreitet, stellt fest, daß diese Eintragungen in zahlreichen Fällen überhaupt nicht vorgenommen und auch da, wo sie tatsächlich vorhanden waren, waren sie stellenweise im höchsten Grade mangelhaft. Infolgedessen hat der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft beschlossen, in jedem Falle eines derartigen Verstoßes gegen die Unfallverhütungsvorschriften unnachsichtlich gegen die allein verantwortlichen Kapitäne einzuschreiten. Im Gegensatz zu den Vorrednern, sprechen sich die Herren Kapt. Leithäuser, Navigationslehrer Lüning und Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer gegen die von der Regierung beabsichtigte Auslegung des Gesetzes aus.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion. Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 27. Hamburg, den 2. Juli. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Gegen das Führen von Decksladung im Winter wendet sich ein Gesetzentwurf, den Lord Muskerry dem englischen Oberhaus eingereicht hat. Über die Aussichten dieses Entwurfs zum Gesetz läßt sich heute noch nichts bestimmtes sagen, nur mag in Erinnerung gebracht werden, daß Lord Muskerry, ehe er seinen Antrag stellte, Fühlung in parlamentarischen Kreisen genommen haben soll. In Kürze wünscht der Antragsteller ein generelles Verbot für alle britischen im Nordatlantik fahrenden Schiffe zum Führen von Holzdeckladung in der Jahreszeit vom 31. Oktober bis zum 16. April. Es ist ja bekannt, daß britische und auch ausländische Schiffe schon heute nach der Merchant Shipping Act von 1894 Art. 451 in eine Geldstrafe bis zu 5 £ für je hundert Kubikfuß Decksladung verfallen, wenn sie während der auch im neuen Entwurf angegebenen Zeit von den Vereinigten Staaten kommend, in einem Hafen des Ver. Königreichs zum Löschen anlaufen. Befreit von dieser Strafe sind sie dagegen, wenn der Hafen des Ver. Königreichs als Nothafen oder zur Ergänzung von Kohlen aufgesucht wird, die Decksladung also nach einem nichtenglischen Hafen bestimmt ist. Diesen Widerspruch — und das ist er allerdings — will Lord Muskerry durch ein Amendement zu Art. 451 aus der Welt schaffen; denn er fordert auch eine Bestrafung (bis zu 200 £) solcher britischen Schiffe, die in der erwähnten Jahreszeit mit Holzdeckladung einen kontinentalen Hafen anlaufen.

Der Schiffsverkehr im Suez-Kanal in 1903, der bei einem Rückgang der Einnahmen um 99 752 Franken um weitere 1 083 448 t gewachsen ist, hat mit 11 907 288 t N.-R., die höchste Ziffer seit Bestehen des Kanals erreicht. Trotz der verminderten Einnahme, — eine Folge der um 50 Centimes niedrigeren Gebühr per t — ist in der Erwartung auf weiteren Verkehrszuwachs bekanntlich in Aussicht genommen, die Abgaben um weitere 50 Centimes zu ermäßigen. Ein Vorsatz, der geeignet ist, die im letzten Jahre gehäufte Abneigung gegen die Abgabenerhebung im Kanal zu vermindern. Mußte die Kanalverwaltung wegen ihrer Maßnahmen gegenüber Shelterdeckdampfern auch manchen Angriff einstecken, so verdient sie in verkehrstechnischer Beziehung uneingeschränktes Lob. Ist es ihr doch gelungen, in gleichem Maße wie der Schiffsverkehr durch den Kanal wuchs, die Durchschnitts-Durchfahrzeit zu verringern, und den Prozentsatz der des Nachts fahrenden Schiffe sowie den Wasserstand des Fahrwassers zu erhöhen. Nämlich: während der Verkehr von 11 248 413 t (9 738 152 in 1901) in 1902 auf 11 907 288 in 1903, also um 558 875 t stieg, ist die Durchschnitt-Durchfahrtszeit von 18 Stunden 2 Minuten auf 17 Stunden 48 Minuten herabgemindert; die des Nachts fahrenden Schiffe haben sich prozentual von 95,5 auf 96,1 vermehrt und von dem seit dem 1. Januar 1902 erhöhten Wasserstand (26' 3") haben 566 Schiffe über 24' 7" Tiefgang, gegen 431 im Vorjahre, Gebrauch gemacht.

In gleichem Maße stieg auch die Durchschnittsgröße der den Kanal befahrenden Schiffe. Im Jahre 1881 war sie noch 1517 t N.-R., 1891 schon 2067, 1901 dagegen 2926 und im Berichtsjahre 3166 t N.-R. Unter den 3761 Schiffen, die den Kanal im Berichtsjahre benutzt haben, waren 2278 britische (2165 i. V.) mit 7 403 553 t (6 772 911) und 450 deutsche mit 1 773 265 (1 707 322) t. In Prozenten ausgedrückt war die englische Flagge mit 60,6 nach Schiffsanzahl und 62,2 nach dem Raumgehalt, die deutsche Flagge mit 13,6 bezw. 16,3 am Gesamtverkehr beteiligt. Der Anteil der französischen, russischen, holländischen und österreichischen Flagge war 11,8 bezw. 10,5 pCt. Dem Wachstum an Verkehr steht ein Rückgang an Personen gegenüber, die als Soldaten, Pilger oder Passagiere den Kanal zur Durchfahrt benutzt haben. Die Truppen haben um 4363, die Pilger etc. um 15 137 und die Passagiere um 89 411 abgenommen.

Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts.

Kollision D. „Zazpirak Bat" — D. „Cresyl" bei Wolfs Rock. „Zazpirak Bat" (Kläger) auf der Reise von Bilbao nach Cardiff steuerte mißw. N 5° O bei dichtem Nebel, als er, der seine Maschine auf »langsam« gestellt hatte, in großer Nähe das Nebelsignal eines anderen Dampfers, des englischen „Cresyl", an Steuerbord-Seite hörte. Der Spanier, der das Signal erwiderte und das Ruder Hart-Links legen ließ, hörte dann drei kurze Töne, denen sofort das Insichtkommen des mit seiner Maschine rückwärts arbeitenden englischen Dampfers folgte. Bei der nicht mehr abzuwendenden Kollision lief der Bug des »Cresyl« hinter der Back in die Steuerbordseite des spanischen Schiffes, das innerhalb weniger Minuten sank und 13 Mann, darunter den Kapitän, in die Tiefe zog. Der englische Dampfer, der behauptet, sehr langsam gefahren zu haben, hatte, nachdem er an seiner Backbordseite das Signal des Spaniers wahrgenommen, die Maschine auf Volle Kraft Rückwärts gestellt und dann das für stilliegende Schiffe bestimmte Signal (2 kurze Töne) abgegeben. Kläger und Beklagter warfen sich einander vor, nicht mit mäßiger Geschwindigkeit im Sinne des Art. 16 gefahren zu haben. — Das Gericht (13. Juni), das aus photographischen Aufnahmen vom schwer beschädigten „Cresyl" ersah, daß der Bug des englischen Dampfers vollständig eingedrückt war und darauf der Aussage des I. Offiziers vom spanischen Dampfer, wonach das Schiff vom englischen halb durchschnitten worden sei, Glauben schenkte, hielt dem englischen Dampfer neben dem Verstoß gegen Art. 16, Abs. 1 auch vor, das Doppelsignal (Art. 15 sub b) vorschriftswidrig gegeben zu haben. Aber auch der spanische Dampfer wurde mitschuldig an der Kollision gehalten, hatte er doch unterlassen, seine Maschine **sofort** nach dem Wahrnehmen des ersten Signals zu stoppen, ebenso wie er gegen Art. 28 verstieß, als er, ohne das andere Schiff gesehen zu haben, seine Rudermanöver durch Signale begleitete. — Wir haben auch diese Kollisionsverhandlung zur Kenntnis der Leser gebracht, um immer und immer wieder auf die Bestimmung des Art. 16 hinzuweisen. Mag der Schiffsführer noch so vorsichtig gehandelt haben, er wird vom Admiralitätsgericht ohne Gnade verantwortlich für die Kollision gemacht, wenn er unterlassen hat, seine Maschine zu stoppen, »sobald er anscheinend vor der Richtung querab (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört«. Allerdings mit der Einschränkung, »sofern die Umstände es gestatten", aber wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß unmittelbar hinter dem Schiffe ein anderes navigiert hat, dann lassen die Gerichte die »besonderen Umstände« nur für Reviere gelten.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

(Fortsetzung.) *Von Kapt. E. M., Danzig.*

Die Geschwindigkeit, mit der sich die Schallwellen durch die Luft fortpflanzen, ist im Gegensatz zum Licht, welches den Äther des Weltraums mit einer Geschwindigkeit von ca. 3000,000 km in der Sekunde durchdringt, eine sehr mäßige, und beträgt nach Messungen der Pariser Akademie der Wissenschaften in ruhiger trockener Luft bei einer Temperatur von 0° C. circa 333 m in der Sekunde. In wärmerer Luft bewegt sich der Schall schneller als in kälterer, und zwar beträgt die Abnahme bezw. Zunahme der Geschwindigkeit ca. 0,63 m per Sekunde für jeden Grad Celsius. Über den Einfluß der Windrichtung fehlen bis jetzt zuverlässige Angaben. Man wird jedoch im allgemeinen annehmen können, daß die Schallgeschwindigkeit beschleunigt, bezw. verzögert wird, je nachdem der Wind mit oder gegen die Richtung des Schalles weht. Bei den Experimenten pflegt man auf zwei entfernt liegenden Beobachtungsstationen gleichzeitig Geschütze abzufeuern, und die Zeitdauer zwischen Blitz und Knall zu notieren. Man nimmt dann aus diesen Beobachtungen das Mittel, um den

Einfluß des Windes oder sonstiger Nebenumstände zu beseitigen.

Die Kenntnis der Schallgeschwindigkeit ist von großer Wichtigkeit für Chronometerstandbestimmungen, wenn die Zeitsignale mit einem Geschütz abgegeben werden, wie dies vielfach der Fall ist. Ganz besonders wird diese Kalkulation in Betracht kommen, wenn es von Bord aus nicht möglich ist, das Aufblitzen der Kanone zu beobachten, was zweifellos immer das richtigste und genaueste ist. Will man die Sache ganz besonders schön machen, so kann man beides, Blitz und Knall, beobachten und daraus zu seinem Privatvergnügen nachrechnen, ob die Angaben der Herren Professoren, ohne die wir in sehr vielen Fällen unsere ganze Kunst an den Nagel hängen könnten, auch stimmen.

Bei Nebel kommt es mitunter vor, daß man den Blitz hochgelegener Nebelsignalkanonen am Himmel deutlich wahrnehmen und die Richtung peilen kann. Wenn man die Zeit zwischen Blitz und Knall beobachtet, so kann man aus der Schallgeschwindigkeit den annähernden Abstand ableiten. Es ist für einen solchen Fall genügend genau, wenn man als mittlere Geschwindigkeit 5 Sekunden für die Seemeile annimmt.

Feste Körper leiten den Schall mit bedeutend größerer Geschwindigkeit als die Luft. Wenn man z. B. das eine Ende einer langen Eichenholz-Spier mit einem großen Hammer stark schlägt, so kann ein Beobachter, der sein Ohr am andern Ende anlegt, deutlich einen doppelten Schall wahrnehmen, und zwar den durch das Holz geleiteten früher als den, der durch die Luft an das Ohr gelangt. Der Vorgang ist bei festen Körpern ein ganz ähnlicher wie in der Luft, indem die einzenen Moleküle oder Atome, aus denen jeder Körper besteht, durch die Schallenergie in Schwingungen versetzt werden, die sich durch die ganze Masse fortpflanzen. Den Donner von Geschützen, sowie die Tritte marschierender Truppen hört man auf viel weitere Entfernungen, wenn man das Ohr an den Erdboden legt.

Wasser leitet ebenfalls den Schall besser als die Luft, und zwar nach Versuchen von Colladon und Sturm (1827), die im Genfer See angestellt wurden, $4\frac{1}{2}$ mal so schnell. Daß man im Wasser hören kann, folgt schon allein daraus, daß die Fische Gehörorgane besitzen, und dressierte Fische durch den Klang einer Glocke angelockt werden können.

Man hat durch Experimente festgestellt, daß z. B. Eichenholz etwa 10 mal und Gußstahl etwa 15 mal so schnell als atmosphärische Luft die Schallwellen fortpflanzen.

Wenn die Schallwellen bei ihrer Ausbreitung in der Luft auf ein Hindernis in Form eines festen Körpers stoßen, so werden sie nach den allgemeinen Gesetzen der Wellenbewegung unter dem Einfallswinkel zurückgeworfen. Unter solchen Umständen können zwei Schallwellen das Gehör der Beobachter erreichen, die direkte sowohl wie die reflektierte. Ist das Gehör weit genug von der reflektierenden Fläche entfernt, so hört man deutlich zwei Töne, oder wenn die Lokalverhältnisse derart liegen, daß mehrere Reflektionen hintereinander stattfinden, und das Ohr der Hörenden erreichen können, noch mehr, wie z. B. zwischen Coblenz und Bingen an dem Lurleifelsen, wo es ein Echo gibt, das ein Wort 17 mal wiederholt. Selbstverständlich muß der Schall die nötige Stärke haben, um das Zustandekommen eines Echos möglich zu machen, ganz besonders, wenn die reflektierende Wand weit entfernt ist, da der zurückgeworfene Schall den Weg sowohl dorthin als auch nach dem Hörer zurücklegen muß.

Da man erfahrungsgemäß festgestellt hat, daß ein normales Gehör nicht mehr als 9 Töne in der Sekunde zu unterscheiden vermag, muß die Zeitdifferenz, welche der Schall länger gebraucht, um auf dem reflektierten Wege zum Ohr zu gelangen, als auf dem direkten, über $\frac{1}{9}$ Sekunde betragen. In $\frac{1}{9}$ Sekunde legt die Schallwelle bei mittlerer Temperatur ca. 38 m zurück, mithin müßte die Entfernung der reflektierenden Wand, wenn die Schallenergie vom Standpunkt des Hörers ausgeht, wie dies z. B. bei Signalen mit der Dampfpfeife vom Schiff aus annähernd der Fall ist, etwa 20 m betragen, da die zurückgeworfene Schallwelle in diesem Falle den doppelten Weg hin und her zurücklegen muß. Ist die Entfernung zu klein, so entsteht, wenn die $\frac{1}{9}$ Sekunde-Grenze annähernd erreicht ist, ein sogenannter Nachhall, der in öffentlichen Gebäuden sehr unangenehm klingt. Man sucht denselben, wo er vorhanden ist, in der Regel durch Einbauen von Nischen und Aufhängen von Vorhängen zu beseitigen.

Ist die Entfernung jedoch so klein, daß der direkt an das Ohr gelangende und der reflektierte Schall überhaupt nicht mehr unterschieden werden können, so werden beide zusammengehört, und man empfindet den Schall bedeutend stärker. Auf den Gesetzen der Schallreflektionen basieren die Maßnahmen, welche der Bautechniker bei der Konstruktion von Theatern oder sonstigen Gebäuden zu treffen hat, wo es im Interesse des Zuhörers auf eine gute Akustik ankommt. Man bedient sich zu diesem Zweck vorzugsweise elliptischer Wölbungen, indem man sich die bekannte Eigenschaft der Ellipse nutzbar macht, daß die Winkel, welche eine an einem beliebigen Punkt der Peripherie gezogene Tangente mit den von diesem Punkt aus gezogenen Brennstrahlen einschließen, einander gleich sind. Daraus folgt, daß eine von einem Brennpunkt der Ellipse ausgehende Schallwelle stets nach dem andern Brennpunkt reflektiert wird. Einen bemerkenswerten Fall von hervorragender Akustik

kann man in den berühmten Flüsterecken des Bremer Ratskellers beobachten.

In der Konstruktion des Sprachrohrs macht man sich die Reflektion der Schallwellen in der Weise nutzbar, daß die Schallwellen an ihrer Ausdehnung gehindert und an den Wänden des Rohrs reflektiert werden. Dadurch werden dieselben verstärkt in der Richtung der Axe des Rohrs fortgepflanzt. Das Echo hat mitunter für den praktischen Navigateur bei Nebel großen Wert, weil es als Warnung dienen kann, daß man dem Lande zu nahe kommt. Von Eisbergen wird ebenfalls häufig ein deutlich hörbares Echo reflektiert, und empfiehlt es sich, in den Eisregionen bei Nacht und Nebel sehr darauf zu achten, wenn diese unsichtbaren Feinde auf eine solche Art ihre gefahrdrohende Anwesenheit anmelden. Die kleinen Dampfer, welche an steilen Küsten navigieren, bedienen sich zeitweise des Echos bei nebligem Wetter zur Orientierung, und wissen aus der Unterbrechung des Schalls darauf zu schließen, daß sie den Hafen erreicht haben. So etwas ist natürlich nur bei Leuten denkbar, die über auf langjährige Erfahrung gestützte Lokalkenntnisse verfügen und praktisch jeden Stein der Küste kennen. Es ist damit wie mit vielen anderen Dingen in der Schiffahrt. — Si duo faciunt idem, non est idem.

Ebenso wie die Schallwellen nach denselben Gesetzen wie das Licht reflektiert werden, findet eine Brechung derselben statt, wenn sie von einem Mittel in ein anderes von verschiedener Dichtigkeit übergehen.

Schließlich ist noch die Beugung des Schalls zu erwähnen, welche darin besteht, daß die Schallstrahlen nicht allein gradlinig neben einem im Wege stehenden Hindernis vorbeigehen, sondern auch die seitlich hinter demselben gelegenen Luftteilchen allmählich in die Wellenbewegung mit hineinreißen, wie dies in ähnlicher Weise bei Wasserwellen regelmäßig beobachtet wird. (Koppe, Physik).

Hinsichtlich der Stärke, mit welcher das Ohr die Schallempfindung in der atmosphärischen Luft wahrnimmt, ist in erster Linie zu berücksichtigen, daß die Schallwellen in dichterer Luft einen stärkeren Stoß auf das Trommelfell ausüben als in dünnerer. Aus diesem Grunde muß man auf hohen Bergen außerordentlich laut sprechen, wenn man verstanden werden will. Im luftleeren Raum pflanzt sich der Schall überhaupt nicht fort. Bei Nacht wird im allgemeinen die Schallempfindung größer sein als am Tage, weil die Sehnerven dann ruhen. und dadurch das Gehör besser zur Wirkung kommt. Außerdem sind die unteren Luftschichten in der Regel in der Nacht kühler und dichter als am Tage.

(Fortsetzung folgt.)

Den ausgebildeten Kadetten des deutschen Schulschiffs „Großherzogin Elisabeth"

ist ein Schreiben zugegangen, in dem sein Verfasser, der geschäftsführende Vorsitzende des Schulschiff-Vereins, Herr *Prof. Dr. Schilling*, den Kadetten seine Meinung über ihre weitere praktische Ausbildung ausspricht. Es lautet:

»Wie Sie wissen, hat die Frage, welche Art von Ausbildung Sie nach Beendigung Ihrer Fahrzeit auf dem Schulschiffe sich noch zu erwerben haben, zu lebhafter Erörterung Anlaß gegeben, welche auch in dem Artikel der Nautischen Zeitschrift »Hansa«, der Ihnen zugegangen ist, zum Ausdruck gekommen ist.

Auf Wunsch aller größeren Reedereien, die für Ihre spätere Berufslaufbahn in Frage kommen können, habe ich Ihnen nun mitzuteilen, daß diese im Interesse Ihrer allseitigen Ausbildung von unseren Kadetten, ehe sie sie in ihre Dienste aufnehmen werden, verlangen, daß sie mindestens eine Fahrzeit von 9 Monaten an Bord von Kauffahrteischiffen nachweisen. Hiernach wird die Möglichkeit, daß Sie einen Teil der Ihnen noch fehlenden Fahrzeit in der Stellung als Obermatrose in der Kaiserl. Marine sich erwerben können, ausgeschlossen. Für den Fall also, daß Sie am 1. Oktober d. J. in die Kaiserl. Marine zur Erfüllung Ihrer Dienstpflicht einzutreten beabsichtigen, würden Sie nach Beendigung dieser Ihrer Dienstzeit noch so lange als Matrose bezw. als Quartermeister oder 2. Bootsmann in der Handelsmarine fahren müssen, bis Sie die Zeit von 9 Monaten aufgefüllt haben.

Für vorteilhafter in Rücksicht auf Ihre Ausbildung sowie für praktischer wegen Ihrer leichteren Beförderung in der Kaiserl. Marine erachte ich es, wenn Sie die Fahrzeit als Vollmatrose in der Handelsmarine ohne Unterbrechung durchmachen, dann erst die Steuermannsprüfung ablegen und mit der Befähigung zum Seesteuermann Ihrer Dienstpflicht erst im Jahre 1905 genügen.

Es wird Ihnen aus Ihrer bisherigen Fahrzeit auf Schiffen der Handelsmarine nicht entgangen sein, daß Sie auch auf diesen noch recht viel lernen können, und bei dem natürlichen Bestreben, in dem Berufe vollkommen zu werden, das wir bei unseren Kadetten als selbstverständlich voraussetzen, wird auch Ihnen daran liegen, allen Ansprüchen, die sachverständiger Weise an Sie gestellt werden können, auch durchaus zu genügen.«

Wir sind unter Bezugnahme auf unsere Ausführungen auf S. 173/174 sehr erfreut, daß Herr *Prof. Dr. Schilling* den Kadetten abrät, ohne erreichte Vollmatrosenfahrzeit der Dienstpflicht in der Kaiserl. Marine zu genügen, sondern ihnen zu verstehen gibt, daß es seiner Meinung nach (die sich übrigens mit der Mehrzahl deutscher Reeder und wohl aller Kapitäne deckt) praktischer ist, wenn sie vor ihrem Eintritt in die Marine die erforderliche Vollmatrosenfahrzeit auf Kauffahrteischiffen vollenden und im Anschluß daran ihr Steuermannsexamen machen.

Tätigkeit der Deutschen Seewarte in 1903.

Der 26. Bericht, der die Tätigkeit der Seewarte im Vorjahre bespricht, schildert die Wirksamkeit des ersten Direktors, des Wirkl. Geh. Rats v. Neumayer, der dem Institut seit seiner Gründung, vom 13. Januar 1876 bis zum 30. Juni 1903 als Leiter vorgestanden hat. Dieser Schilderung, weil sie zugleich die *Geschichte der Deutschen Seewarte* darstellt, entnehmen wir, was allerdings den meisten Lesern bekannt sein wird, daß *von Freeden* die Norddeutsche Seewarte, die Vorgängerin der Seewarte, in Hamburg gründete.

1872 trat Neumayer in die Kaiserliche Marine, wo er zunächst als Hydrograph der Admiralität für das Kompaßwesen, die wissenschaftlichen Reiseinstruktionen, Instrumentenkunde und Deviationsbestimmungen tätig war. In diese Zeit fallen: die Gründung der Annalen der Hydrographie (1873), die Vorbereitungen der Gazelle-Expedition (1874) und die Reorganisation der meteorologischen Beobachtungen an Bord deutscher Kriegsschiffe. Nachdem bereits 1873 eine Kommission zur Neugestaltung des Sturmwarnungswesens unter Doves Vorsitz zum Antrag auf Gründung einer Zentralstelle für Meereskunde und Sturmwarnungswesen vonseiten des Reiches Stellung genommen hatte, und 1874 im Bundesratsausschuß für Seewesen ein Bericht über die Deutsche Seewarte niedergelegt worden war, wurde diese durch kaiserliche Verordnung vom 9. Januar 1875 gegründet. Während Neumayer in der ersten Zeit die Leitung der Deutschen Seewarte in Hamburg zugleich mit den Arbeiten des Hydrographen in Berlin besorgte, konnte er, am 13. Jan. 1876 zum Direktor der Deutschen Seewarte ernannt, im März des Jahres dauernd nach Hamburg übersiedeln.

Es entwickelt sich nun in rascher Folge die Organisation des vielseitigen Dienstes der Deutschen Seewarte, die Einrichtung des Wetterdienstes (Konferenz in Hamburg, 12. bis 14. Dezember 1875; erste Wetterkarte, 16. Februar 1876), Konferenz über Kompaß-Deviation und Kompaß-Konstruktion (Juli und Sept. 1876), Chronometer-Konferenz (Febr. 1878) und die Vereinbarungen mit den Instituten in Utrecht und Kopenhagen bezüglich der Verwertung der meteorologischen Beobachtungen zu Land und zur See (1878).

Am 1. Oktober 1879 wurde auf der Seewarte unter Neumayers Vorsitz die internationale Polar-Kommission konstituiert, deren erster Vorsitzender er gewesen ist, und die in den Jahren 1882 und 1883 die Kulturvölker zur Durchführung der großen Polar-Expeditionen veranlaßt hat.

Am 14. September 1881 erfolgte die feierliche Einweihung des neuen Dienstgebäudes der Deutschen Seewarte auf dem Stintfang in Hamburg durch Kaiser Wilhelm I. Mächtig hob und erweiterte sich unter Neumayers Leitung das Arbeitsfeld der Anstalt. An Stelle der ursprünglich vorhandenen 2 Abteilungen sind im Laufe der Zeit 6 getreten. Die Chronometerabteilung wurde von der Abteilung für Instrumentenprüfung abgesondert (das neue Chronometerprüfungs-Institut wurde 1892 bezogen), während die Arbeiten der Instrumentenabteilung, solange die physikalisch-technische Reichsanstalt noch nicht bestand, einen großen Umfang hatten, der auch später bei dem Umschwung des deutschen Sextanten- und Kompaßbaues, bei der auf Anregung der See-Berufsgenossenschaft obligatorisch gemachten Prüfung der Positionslaternen 1891 nicht herabgegangen ist. 1892 wurde auch die Redaktion der bis dahin vom Hydrographischen Amte herausgegebenen Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie der Deutschen Seewarte übertragen. Neben der ausgedehnten maritim-meteorologischen Arbeit der ersten Abteilung (Quadratarbeit, Segelhandbücher der Ozeane) wurde 1891 die Küstenbeschreibung in breiterem Rahmen begonnen, die 1899 zur Bildung einer besonderen Abteilung führte. Die Stellung eines besonderen Meteorologen für die rein wissenschaftlichen Arbeiten neben der praktischen Wetterabteilung war 1879 entstanden. —

Diesen geschichtlichen Darlegungen folgt ein Nachruf über den verstorbenen Kapt. *L. E. Dinklage*, der von 1880 bis 1903 als Abteilungsvorstand tätig gewesen ist. Die ihm gewidmeten Worte sprechen seiner Tätigkeit auf dem Gebiet der maritimen Meteorologie und Ozeanographie uneingeschränkte Anerkennung aus. Die am Schlusse der Würdigung seiner Arbeiten gewidmeten Worte: »möge dieser Nachruf weiteren Kreisen der Seefahrt und der Wissenschaft einen ungefähren Überblick über die Summe dessen, was sie ihm verdanken, gewähren« kennzeichnen die Wertschätzung, welche die Seewarte der Lebensarbeit eines praktischen Seemannes beimißt.

Hierauf beschäftigt sich der Bericht mit Verwaltungs- und Personalangelegenheiten, denen eine Liste der Mitarbeiter zur See folgt. Aus dieser geht hervor, daß die Zahl dieser Mitarbeiter, soweit sie der Handelsmarine angehören, im Berichtsjahre um 120 zugenommen hat. Für besonders gute Leistungen und langjährige Verdienste um die Seewarte hat sie mehreren Mitarbeitern Medaillen mit Diplom verliehen. Und zwar die silberne Medaille an die Herren Kapitäne E. H. Hellwege-Hamburg, A. Leopold-Bremen, N. Meyer-Hamburg, A. Polis-Hamburg. Die bronzene Medaille an die Herren Kapitäne: H. Leithäuser-Hamburg, W. Reimkasten-Bremen, J. Christiansen-Hamburg, H. Böge-Hamburg, H. Schmidt-Hamburg, A. Simonsen-Hamburg, Ch. Steenken-Bremen, G. Reesing-Hamburg, J. Bruhn-Hamburg, F. W. Thöm-Hamburg, A. Teschner-Hamburg, B. Schumacher-Brake.

Während das maritim-meteorologische Beobachtungsmaterial des vorletzten Jahres 2724 Monate umfaßte, erstreckte es sich im Berichtsjahre auf 3167 Monate. »Eine solch starke und hocherfreuliche Zunahme der Beobachtungsfähigkeit auf See«, sagt der Bericht, »ist seit vielen Jahren nicht zu verzeichnen gewesen.«

Als weitere Anerkennung für die wertvolle und freiwillige Mitarbeit zur See wurden im Laufe des Jahres an Kapitäne und Offiziere von der Deutschen Seewarte 507 Bände an Segelhandbüchern, Atlanten etc. verteilt, wobei so viel wie möglich auf die speziellen Wünsche der Mitarbeiter Rücksicht genommen wurde.

Außerdem gelangte eine große Anzahl von Sonder-Abdrücken von Aufsätzen aus den »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie«, sowie die fortlaufenden Nummern des »Pilote«, neue Folge, zur Verausgabung. Ferner erhalten tunlichst alle Mitarbeiter zur See die »Monatskarten für den Atlantischen Ozean« und die neue »Vierteljahrskarte der Nord- und Ostsee« regelmäßig zugestellt.

Alle diese Geschenke sind persönliches Eigentum der Beobachter, und nicht Bordeigentum, sollen also beim Wechsel des Schiffes mitgenommen werden.

Unter 487 (542 i. Vorj.) von der Seewarte geprüften Sextanten und Oktanten wurden 67 (31) Sextanten von der Prüfung zurückgewiesen oder zur Abstellung gefundener Mängel vorläufig an die Verfertiger zurückgegeben. Die Anzahl der von der Seewarte und ihren Agenturen geprüften Schiffs-Positions-Laternen betrug 4568 (4877); im ganzen sind bereits 31 724 solcher Laternen untersucht worden. Durch die Zentralstellen und die Agenturen wurden 151 Schiffe (128 Dampfer und 23 Segler) auf die Deviation ihrer Kompasse untersucht. Von 174 (210) Schiffen (115 [150] D. und 59 [60] S.) ist das Deviationsjournal im Berichtsjahre regelmäßig geführt worden. Ausgefüllte Fragebogen (Küsten- und Hafenbeschreibung) gingen der Seewarte 160 von deutschen Konsuln, 186 von Schiffsführern, 105 von Kriegsschiffen etc. zu, außerdem noch 221 Photographien und Skizzen.

Nachdem der Bericht noch näheren Aufschluß über die Tätigkeit der Meteorologischen Abteilung (Drachenstation, Dekadenberichte) gibt, wird zum Schluß der Tätigkeit außerhalb der einzelnen Abteilungen Erwähnung getan.

Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1903.

Hierzu wird uns geschrieben:

Unter diesem Titel veröffentlicht Herr *Knipping* in den »Annalen der Hydrographie« usw., Maiheft 1904, S. 231—238 u. Taf. 14, eine Arbeit, in der er nach amtlichen Angaben die Chronometerfrage nach allen Seiten untersucht, soweit es dieselben gestatten. Als Zweck der Arbeit wird ein doppelter genannt, erstens den Gesammtbestand der Seeuhren auf allen deutschen Schiffen einschließlich der Kriegsmarine während der letzten 27 Jahre zu geben und zweitens die Grundsätze festzustellen, wonach die deutsche Handelsmarine mit Seeuhren ausgerüstet wird.

Die Kaiserliche Marine kennt nur zwei Arten der Ausrüstung, für Schiffe in heimischen Gewässern eine Seeuhr, für transatlantische Reisen drei, bekanntlich die zweckmäßigste Ausrüstung für lange Reisen. Für die Berechnung des Bedarfs auf S. M. Schiffen genügt bei den einfachen Grundsätzen die Kenntnis der Zahl der auf transatlantischen und heimischen Reisen verwendeten Schiffe. Der Bestand betrug in 1877 126 Stück, in 1903 269 Stück.

In der Handelsmarine kommen ebenfalls zwei Arten der Ausrüstung vor, mit 2 Seeuhren (I. Kl.) und mit 1 Seeuhr (II. Kl.). Da für Segler die Verhältnisse anders liegen als für Dampfer, behandelt der Verfasser erst die Segler allein.

Die Zahl der *Segler* I. Kl. steigt in den 27 Jahren von 27 auf 98, die II. Kl. fällt von 1698 auf 217 Schiffe. Die Gesamtzahl der Seeuhren auf Seglern fällt von 1753 auf 415.

Die Zahl der *Dampfer* I. Kl. steigt von 1877 bis 1903 von 34 auf 177, die der II. Kl. von 98 auf 758 Schiffe. Die Gesamtzahl der Uhren auf Dampfern steigt von 166 auf 1113 Stück.

Der Gesamtbestand an Chronometern betrug in 1877 für die deutsche Kriegs- und Handelsmarine 2045 Stück, erreichte die höchste Zahl in 1880 mit 2094, sank dann allmählich bis 1898 auf 1525 Stück und bewegt sich seitdem in aufsteigender Linie bis zum Schlußjahr der Reihe 1903 mit 1797 Stück.

Als Endergebnis der Untersuchung für *Segler* stellt der Verfasser die Sätze auf:

1) Jeder Segler von 1900 R.-T. Brutto-Raumgehalt und mehr ist nach der Ansicht der Gesamtheit deutscher Reeder mit einer Seeuhr ungenügend ausgerüstet. Er bedarf ihrer zwei.

2) Jeder Segler von 800 R.-T. und darüber ist zweckmäßig mit zwei Seeuhren auszurüsten.

Unter 1) fallen (1903) 30 Segler, unter 2) 120 Segler.

Die entsprechenden Sätze für *Dampfer* lauten:

1) Jeder Dampfer von 4700 R.-T. Brutto-Raumgehalt und darüber ist nach dem Urteil der Gesamtheit deutscher Reeder mit einer Seeuhr ungenügend ausgerüstet. Er bedarf ihrer zwei.

2) Jeder Dampfer von 2500 R.-T. Brutto und darüber ist zweckmäßig mit zwei Uhren auszurüsten.

Unter 1) fallen (1903) 69 Dampfer, unter 2) 125 Dampfer.

Zum Schluß bemerkt der Verfasser: »Auf den vorhergehenden Seiten habe ich mich möglichst bemüht, die nackten Tatsachen und Zahlen für sich sprechen zu lassen, denn in ihnen äußert sich das Gesamturteil der deutschen Reedereien, das bei jedem einzelnen Reeder mehr Beachtung finden dürfte, als irgend ein anderes Urteil« und ferner »Es läßt sich jedenfalls nur freudig begrüßen, daß die deutsche Handelsmarine in transatlantischer Fahrt langsam, aber sicher von einer zu zwei Seeuhren übergeht.« —

Wir können den Interessenten nur empfehlen, die Arbeit, von der wir nur eine kurze Übersicht gegeben haben, im Original zu lesen und sind der Überzeugung, daß sie in der Klärung der Frage der zweckmäßigen Chronometerausrüstung unserer stattlichen und wertvollen Handelsflotte einen sehr wesentlichen Fortschritt bedeutet. Auch wenn man aus praktischen Gründen nicht alle Folgerungen des Verfassers ohne weiteres anerkennen will, wird man doch nicht umhin können, anzuerkennen, daß er sich unter Vermeidung jeglicher Hypothese nur von dem Gesetz der großen Zahlen hat leiten lassen.

Aus einer Bemerkung des Verfassers geht hervor, daß das »Handbuch für die Deutsche Handelsmarine« nicht erkennen läßt, welche Dampfer (mit einem Chronometer) nur für die Fahrt in europäischen Gewässern bestimmt sind. Es wäre vielleicht zu erwägen, ob nicht eine derartige Bezeichnung in Zukunft auch für manche andere spätere Untersuchung ganz zweckmäßig wäre, da der Unterschied zwischen transatlantischen Reisen und solchen in heimischen Gewässern sehr oft eine Rolle spielt.

Ein englisches Handelsministerium.

Ebensowenig wie Deutschland hat England ein richtiges Handelsministerium. Bei uns werden Handelsangelegenheiten, soweit sie Reichssache sind, im Reichsamt des Innern erledigt, in England von den Ministern des Innern und Auswärtigen. Die dem bekannten Handelsamt, dem Board of Trade unterstellten Angelegenheiten beziehen sich in der Hauptsache auf Schiffahrt, Auswanderer, Bahnen, Maße und Gewichte, Beleuchtung, Patente und Handelsmarken, Arbeiterstatistik, Handelsnachrichten und -statistik. Während allgemein angenommen wird, daß das Handelsamt nur unter der Leitung seines Präsidenten (gegenwärtig bekanntlich Gerald Balfour) steht, setzt sich, wie Herr Dr. Price im »Tag« schreibt, diese Behörde aus dem Schatzkanzler, den sämtlichen Staatssekretären, dem Präsidenten des Unterhauses und dem Erzbischof von Canterbury zusammen. Der Präsident ist von Rechts wegen nur das ausführende Organ dieser vielköpfigen, 1837 geschaffenen hohen Körperschaft.

Begreiflicherweise ist in Wirklichkeit das volle Board nur äußerst selten in Tätigkeit getreten. Sein Präsident hat vielmehr mit der Zeit tatsächlich beinahe dieselbe Stellung wie die Staatssekretäre gewonnen und erledigt seine Geschäfte ebenso selbständig wie sie. König Friedrich Wilhelm IV fand sogar die Einrichtung so praktisch, daß er sie Mitte der vierziger Jahre in Preußen nachahmte und das mit dem Gesandten von Rönne damals ins Leben gerufene Handelsamt getreu nach dem Muster des Board of Trade organisierte.

In Preußen hat sich die Einrichtung nicht lange gehalten. Sie gab nur zu fortwährenden Zwistigkeiten im Schoße der Behörden Anlaß. 1848 mußte an ihre Stelle, dem Wunsche der öffentlichen Meinung entsprechend, ein vollberechtigtes Ministerium gesetzt werden. In England hat das Board of Trade auch schon lange Unzufriedenheit erregt, eine Reform aber hat nicht stattgefunden, da an den maßgebenden Stellen bisher keine Neigung bestand, die Leitung der eigentlichen Handelspolitik den Ministerien des Äußern und Innern zu entziehen.

Besonders unzufrieden mit dem geschilderten Stande der Dinge in England waren immer die Kreise, welche sich nicht mit der Freihandelspolitik abfinden wollten. Sie behaupteten immer, daß die vielbeschäftigten Staatssekretäre des Äußern

den handelspolitischen Fragen nicht genug Aufmerksamkeit schenkten und daher Englands Handelsinteressen anderen Ländern gegenüber nicht genügend wahrnähmen. Als Deutschlands Übergang zur Schutzpolitik 1879 diese Kreise in besondere Erregung versetzte und sie mit ihren Vergeltungsplänen beim Auswärtigen Amte keinen Anklang fanden, regten sie im Unterhause Überweisung aller handelspolitischen Angelegenheiten an ein neuzuschaffendes Handelsministerium an und gewannen in der Tat die Zustimmung der Mehrheit, obwohl das Ministerium sich der Sache widersetzte. 1881 kam die Angelegenheit wieder im Parlamente zur Sprache, als Chamberlain das Amt des Präsidenten des Board of Trade bekleidete. Das Unterhaus empfahl damals Schöpfung einer eigenen Behörde für alle Angelegenheiten von Handel und Landwirtschaft unter einem Staatssekretär in entsprechend einflußreicher Stellung. Der Beschluß hat damals so wenig wirksame Folgen getragen wie der vorhergehende.

Gegenwärtig ist die Regierung selbst mit dem Vorschlag für Bildung eines eigenen Handelsministeriums hervorgetreten, nachdem sie schon vor einiger Zeit nach französischem Muster einen aus hervorragenden Geschäftsmännern zusammengesetzten obersten Handelsrat ins Leben gerufen hatte. Ob es in der Absicht der Regierung liegt, diesem Ministerium wirklich die eigentliche Leitung der Handelspolitik in der Art etwa, wie sie in Deutschland das Reichsamt des Innern übt, anzuvertrauen, ist noch nicht recht ersichtlich. Ist es der Fall, so dürfte die Maßregel als ein erster ernstlicher Schritt des Kabinetts Balfour auf dem Wege der Rückkehr zum Schutzzoll aufzufassen sein. Denn in diesem Falle würde es für die Tarif- und Zollsachen allerdings einer besonderen Fachbehörde bedürfen, während sonst das Bedürfnis danach bei den bisherigen englischen Einrichtungen nicht recht verständlich wäre. Für diese Auffassung spricht auch der Jubel, welchen dieser Schritt der Regierung im Lager der englischen Schutzzöllner erregt hat. In Deutschland aber wird man gut tun, derartige Zeichen der Zeit nicht zu übersehen. Schon scheint man sich hier, nachdem Chamberlain wieder etwas mehr in den Hintergrund getreten, in dem Glauben zu wiegen, daß alles beim alten bleibt, und daß England das Inkrafttreten des neuen deutschen Tarifs seinerzeit ebenso ruhig hinnehmen wird wie das des 1879 er und seiner Nachfolger. Diese Rechnung dürfte verfehlt sein. Weite und sehr einflußreiche Kreise in England und seinen Kolonien sind entschlossen, eine solche Schädigung ihres Handels nicht gutwillig zu ertragen, und falls nicht bei den deutschen Verhandlungen mit anderen Staaten eine bedeutende Ermäßigung des neuen Tarifs erreicht wird, ihrerseits dagegen Maßregeln zu ergreifen.

Graphitölschmierapparat „HANSA“.

Von Bedeutung für Dampfbetriebe ist die Veredelung des Zylinderöles durch einen Zusatz von ca. 5 % Flockengraphit der durch seine Beschaffenheit eine Politur aller reibenden Flächen bewirkt. Riefeln an Zylinderwandungen, Kolbenstangen etc. werden vermieden, Schieberflächen werden blank und Kolben sowie Schieber halten besser dampfdicht. Weil Reibungen bedeutend vermindert werden, wird weniger Dampf verbraucht, was wieder einer angenehm empfundenen Kohlenersparnis entspricht. Die Stopfbüchsen brauchen weniger fest angezogen zu werden, wodurch die Stangen leichter laufen und die Dauerhaftigkeit der Packungen sich erhöht. Die Maschine arbeitet ruhiger und wird leistungsfähiger. Betriebsstörungen werden auf das kleinste Maß beschränkt. Kurz, die Vorzüge der Graphitölschmierung sind ersichtlich. Außerdem wird durch einen Zusatz von ca. 5 % Flockengraphit zum Zylinderöl (welches in diesem Falle ganz geringer Qualität sein kann) nur ca. $^1/_3$ der bisher gebrauchten Ölmenge erforderlich. Somit wird, abgesehen von vorgenannten Vorteilen, 60—70 % Öl gespart.



Für neue Dampfmaschinen mit ihren rauhen Zylinderflächen ist die Graphitölschmierung besonders zu empfehlen. Laufen sich doch jetzt die neuen Maschinen in kurzer Zeit ein, wozu früher Wochen und Monate erforderlich waren.

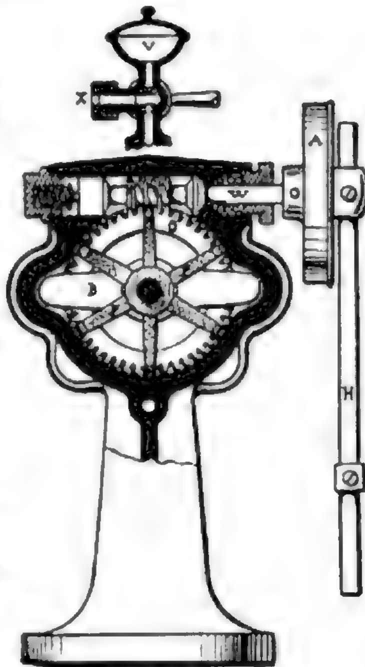
Die Unverbrennbarkeit des Graphits ist ein Umstand, der auch für überhitzten Dampf Wichtigkeit hat. Durch die Reduzierung des Öles auf $^1/_3$ wird dieses im Dampfzylinder selbst vollständig aufgebraucht. Es gelangen somit keine verderblichen, lästigen Schmieranhäufungen mehr in den Kondensator und Kessel. Weil Graphit seines Gewichtes wegen gegenüber Öl zu Boden sinkt, muß er fortwährend vom Boden nach oben gebracht werden, um eine dauernde Mischung zu erzielen, welche als solche erst ihre volle praktische Wirksamkeit zu leisten vermag. Hierin lag bisher die Schwierigkeit, weshalb sich die Graphitölschmierung nicht in dem verdienten Maße Bahn brechen konnte. Die gewöhnlichen Schmierpressen, Pumpen etc. waren nicht imstande, den Graphit im Öle schwimmend zu erhalten. Sie schmierten vielmehr zuerst reines Öl und zuletzt allen Graphit auf einmal, sodaß die gewünschte Wirkung einer ununterbrochenen Schmierung mit Graphit nicht erreicht werden konnte; außerdem verstopften sich fortwährend die Rohre etc.

Während die bisherigen Schmierpressen nur für Ölschmierung eingerichtet sind, mischt der »Hansa«-Apparat der Maschinenfabrik *P. A. Hoppe, Hamburg,* Kajen 34/35, den Graphit mit dem Öl automatisch.

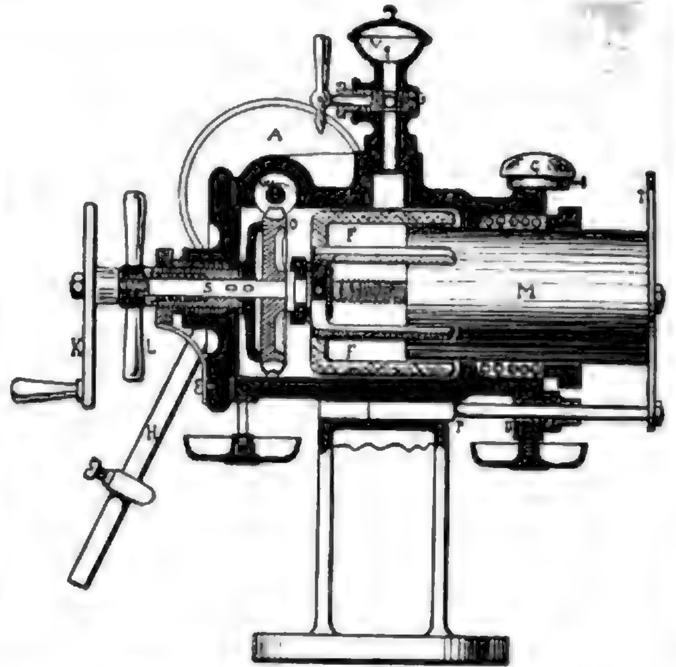
Will man dem Zylinderöle nicht dauernd Flockengraphit zusetzen, so ist der Apparat auch als gewöhnliche Schmierpresse zu gebrauchen. Sollte alsdann mal Gefahr eintreten und sollten die Kolben oder Schieber zu fressen oder quietschen anfangen, so kann dem Übelstand durch »Hansa«-Apparate periodisch durch Graphitzusatz ohne Bestriebsstörungen abgeholfen werden.

Der Ölzylinder ist beim Apparat liegend angeordnet. An der Zylinderwand laufen 6 mit der Spindel rotierende Flügel oder Quirle *FF*, welche den zu Boden strebenden Graphit fortwährend nach oben bringen, sodaß in einfachster Weise eine intensive gleichmäßige Mischung des Flockengraphits mit dem Öl erreicht wird und verhindert, daß Graphit am Grunde liegen bleibt und zu Verstopfungen führt.

Weil der »Hansa«-Apparat keine Neben-Getriebe, Räder, Pumpen etc. hat, war es möglich, seinen Preis niedrig zu stellen.



Querschnitt-



Längsschnitt durch den „Hansa"-Apparat.

Ein weiterer Vorzug des Apparates für die Praxis ist seine Konstruktion. Weil Schneckenrad, Schnecke und Spindel im Schmierzylinder liegen und somit direkt im Graphitölbade laufen, erhalten sie im vollsten Maße die Wohltat der Graphitölschmierung. Der Kolben ist gegen Drehung gesichert. Die nötige Neufüllung wird durch ein Glockensignal gemeldet. Wird dieses nicht beachtet, so löst sich die Kolbenführung selbsttätig aus und der Kolben rotiert mit der Spindel, sodaß ein Bruch niemals eintreten kann. Es kann jederzeit auch von Hand extra geschmiert werden und die Regulierung kann sehr präzise für jede gewünschte Leistung eingestellt werden, während der Antrieb des Schaltwerks geräuschlos durch glasharte Stahlrollen, die auf Stahlbahnen laufen, geschieht.

Ursachen der Fischdampferverluste.

Der in Nr. 25 mitgeteilte Standpunkt des Germanischen Lloyd zu den mutmaßlichen Ursachen der Verluste spurlos verschwundener deutscher Fischdampfer wird von dem Schiffbauingenieur von Bülow und dem Reichskommissar am Bremerhavener Seeamt, Herrn Kontreadmiral z. D. Thiele nicht geteilt. Die seeamtliche Untersuchung des mit Mann und Maus verschollenen Fischdampfers »Doggerbank« gab beiden Herren, dem Ingenieur als geladenem Sachverständigen, Gelegenheit, ihre Anschauung auszusprechen. Nach der »Prov. Ztg.« wurde, nachdem eine eingehende Beweisaufnahme, soweit sie überhaupt möglich war, erfolgt war, der der See-Berufsgenossenschaft erstattete im Verwaltungsbericht veröffentlichte Bericht des Germanischen Lloyd über Krängungsversuche der Fischdampfer verlesen. Ingenieur v. Bülow hat berechnet, daß die Verschiebung des Metazentrums bei verschiedenem Trimm des Schiffes nur eine Differenz von 25 bis 30 mm ergibt. Bei einer Krängung des Dampfers so weit, daß die Unterkante der oberen Tür das Wasser berührt, die Neigung dann 63 Grad beträgt, das Aufrichtungsmoment beträgt dann nur 11 Metertons. Bei einer solchen Schiffslage kann sich aber niemand mehr an Bord halten. Im Gegensatz zur See-Berufsgenossenschaft glaubt Zeuge, daß steife Schiffe nicht stärker schlingern als ranke Schiffe, sondern schneller und schärfer und deshalb fühlbarer. Betreffend Schlingerkiele glaubt er, daß die Periode bei Schlingerkielen abgekürzt wird, doch können die Schlingerkiele unter Umständen direkt nachteilig werden. *Wenn ein mit Schlingerkiel ausgerüstetes Schiff stark überliegt, bietet der Schlingerkiel einer zweiten Welle ein wesentliches Angriffsmoment, auch wird das Aufrichten des Schiffes erschwert.* Der Kohlenverbrauch würde durch Schlingerkiele nicht wesentlich gesteigert werden. Der Reichskommissar spricht sich in längerer Ausführung in gleicher Richtung aus, wie der Sachverständige. Dann kommt er auf die Ausführungen der See-Berufsgenossenschaft und führt aus, daß er der Meinung sei, daß unsere Fischdampfer genügend Stabilität besäßen. Erforderlich sei aber, daß nicht zu lange gegen die See angedampft werde. Alle Niedergänge müßten rechtzeitig geschlossen werden. Eventuell seien auch die obern Türen zu schließen. Ein Fall auf dem »Präsident Herwig« zeigt, daß Wasser durch die obere Tür eindrang. In den Unfallverhütungs-Vorschriften, die noch nicht die Genehmigung des Reichsversicherungsamtes gefunden haben, werden Schlingerkiele gefordert. Der Wert der Schlingerkiele wird von den Technikern sehr verschieden beurteilt. Jedenfalls schließt die strikte Forderung der See-Berufsgenossenschaft, daß die Fischdampfer mit Schlingerkielen versehen sein sollen, eine hohe Verantwortung in sich. *Er beurteile den Wert der Schlingerkiele auch wie der Ingenieur v. Bülow.* Auch hinsichtlich der Schwingungsverhältnisse müssen noch weitere Versuche angestellt werden. Auch betreffs der Wellenperiode in der Nordsee liegt nicht genügend Material vor. Weiter hält es Redner für praktisch, die Türen zu den Niedergängen an die Rückseite zu legen, während die See-Berufsgenossenschaft die beiden Seitentüren beibehalten will. Den Besatzungen der älteren Schiffe ist es zur Pflicht zu machen, daß sie die Türen rechtzeitig schließen. Auch ist es gewiß von Bedeutung, die Netze so zu zurren, daß die Wasserpforten nicht verschlossen werden. Die Techniker arbeiten an der Verbesserung des Schiffstyps, wie sich das bei den Krängungsversuchen der neueren Schiffe gegenüber den älteren zeigt. Ob es nötig ist, die Aufbauten so hoch zu nehmen, ist für den Redner noch eine offene Frage. Auch ist eine genügende Befestigung der hinteren Gräting mit Recht gefordert. Redner resumiert schließlich dahin, daß er die Fischdampfer bei ihrer Größe für sehr seetüchtige Schiffe hält. Besonders hohe Anforderungen seien aber auch an die Kapitäne zu stellen, und mit je mehr Umsicht diese verfahren, desto geringer werden die Verluste an Fischdampfern sein.

Das Seeamt, das die Ursache des Unfalls als nicht festgestellt betrachtet, ist in seinem Spruch nicht auf die Einwände des Reichskommissars eingegangen.

Kontrolle der Wachen auf Schuten im Hamburger Hafen.

(Hans. Ober-Landesgericht gegen Reichsgericht.)

Während das Reichsgericht in einer im vorigen Jahre getroffenen Entscheidung in der Unterlassung einer wirksamen Kontrollierung der Wachen auf Schuten eine schwere Fahrlässigkeit erblickt hat, vertritt das Hanseatische Oberlandesgericht unter Berufung auf das reichsgerichtliche Urteil einen anderen Standpunkt. Es handelt sich um folgenden Tatbestand:

In der Nacht vom 30. auf den 31. Dezember 1902 war eine Schute des Ewerführers A. gesunken und zwar zu einer Zeit, während welcher der mit der Bewachung beauftragte Schiffer O. unzulässigerweise die Schute verlassen hatte. Der von dem Ladungsinteressenten verklagte Ewerführer A. erkannte an, wegen des Verschuldens des Schiffers O. mit Schiff und Fracht zu haften, bestritt aber jede weitergehende Haftpflicht. Das Landgericht entschied zu seinen Ungunsten — das Oberlandesgericht aber hob dieses Urteil auf. Seine Ausführungen, soweit sie sich auf die Kontrollfrage beziehen, lauten:

»Eine Kontrollpflicht, wie sie das Reichsgericht in dem Urteil Wehrbahn contra Uckermann fordert, kann dieses Gericht als bestehend nicht anerkennen. Der Beklagte haftet für den Schaden nur, wenn ihm Fahrlässigkeit nachgewiesen wird. Fahrlässig handelte er gemäß der Vorschrift des § 276 des B. G. B., wenn er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht ließ. Nach dem Sinne dieser Vorschrift hatte er nicht schlechthin diejenige Sorgfalt zu prästieren, die im streitigen Falle notwendig gewesen wäre, um den geschehenen Schaden abzuwenden, sondern gefordert wird nur diejenige Sorgfalt, die im gesunden und normalen Verkehr für erforderlich und genügend gehalten wird, mag diese im einzelnen Falle auch nicht genügen, einen Schaden abzuwenden, während eine noch größere Sorgfalt dazu genügt hätte. Nun kann nicht zugegeben werden, daß der Verkehr im hiesigen Hafen eine Kontrolle der nächtlichen Bewachung der Hafenfahrzeuge abseiten der Ewerführer fordert und zwar wird von den beteiligten Kreisen aus guten Gründen hiervon abgesehen. Das Reichsgericht sagt in dem zitierten Erkenntnisse: »Es wird ein Kontrolldienst gefordert, bei dem kein Schiff zu keiner Zeit vor der Revision sicher ist, so daß jeder Schiffer die Entdeckung von Verstößen gegen die Dienstvorschriften stets befürchten muß.« Es ist aber dem Gericht notorisch, daß kein einziger Hamburgischer Ewerführer einen derartigen Kontrolldienst unterhält und daß ein solcher auch von den Ladungsinteressenten, die natürlich im großen und ganzen über die fraglichen Verhältnisse Bescheid wissen, nicht erwartet und gefordert wird, wenn man von den Ansprüchen absieht, die in Prozessen nach Anleitung des Reichsgerichts gestellt werden. Das ist auch keine eingerissene Nachlässigkeit und Unsitte, sondern es ist in den tatsächlichen Verhältnissen begründet, die dem erkennenden Gerichte aus eigener Anschauung, sowie aus vielen anderen Prozessen notorisch sind. Viele der Hafeneinschnitte und der Kanäle, in denen die Schuten nachts zu liegen pflegen, sind nur auf weitestem Umwege zu Lande erreichbar; zudem sind die Kaistrecken, ebenso wie die am Wasser belegenen Lagerplätze und industriellen Anlagen, hinter denen die Schuten liegen, nachts abgeschlossen und nicht betretbar. Die Revisoren würden sich also den zu revidierenden Fahrzeugen nachts garnicht zu Lande nähern können, wobei ferner zu berücksichtigen ist, daß die an der Außenseite von Seeschiffen liegenden Schuten vom Lande aus meistens nicht sichtbar sind. Ein systematischer Kontrolldienst, wie das Reichsgericht ihn fordert, würde also nur zu Wasser ausgeübt werden können. Es gibt in Hamburg und Altona nach Angabe des Adreßbuches von 1904, 123 Ewerführerfirmen. Wollten diese gemäß der Forderung des Reichsgerichts ihre Fahrzeuge nachts kontrollieren, so würde also das Hamburger Hafenrevier nachts von Scharen kleiner Barkassen schwärmen müssen und diese würden, wenn sie sich in den engen Kanälen und in den schmalen zwischen den Seeschiffen gelassenen Wasserstraßen im Dunkeln umherbewegten, jedenfalls mehr Unheil anrichten, als abwenden. Eine solche Kontrolle ist also nicht tunlich, zudem würde sie unverhältnismäßige Unkosten verursachen, die dann den Ewerführern in irgend einer Form von ihren Kunden ersetzt werden müßten, was deren Wünschen natürlich nicht entspricht. Das Berufungsgericht kann es daher dem Beklagten nicht als Verschulden anrechnen, daß er seine Schiffer nicht systematisch kontrolliert, und so auch in diesem Falle den O. nicht kontrolliert hat und da er diesem einen Auftrag zur Bewachung erteilt hat, der genügend verständlich war, und, wenn sinngemäß ausgeführt, den schadenstiftenden Unfall verhindert hätte, so ergibt sich, daß der streitige Schade nicht auf Fahrlässigkeit des Beklagten zurückzuführen und folglich auch nicht von ihm persönlich zu ersetzen ist. Es mußte deshalb unter Aufhebung des landgerichtlichen Urteils die Klagforderung abgewiesen werden.«

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Flensburg.

Unfall des Dampfers »Mathilde« auf Black Rock in der Malacca-Strasse. Der durch den Steuermann dem Bootsmann gegebene Befehl des Kapitäns, ihn auf der Wache von 12 bis 4 sofort zu wecken, sobald das Hanku-Feuer gesichtet werde, ist vom Bootsmann nicht ausgeführt worden. Vielmehr nahm er eine Vierstrichpeilung und behielt den bis dahin gesteuerten Kurs (SzO$^1/_4$O) bei. Der Grundstoß — das Schiff kam bald durch eigene Maschinenkraft wieder frei — erfolgte auf Black Rock, weil »Mathilde« durch den Strom einen halben Strich nach Osten versetzt worden war. In einer früheren Verhandlung über diesen Unfall war beschlossen worden, den Steuermann über den Auftrag zu vereidigen, den er in der fraglichen Nacht (es war am 17. September 1902) auf Befehl des Kapitäns dem Bootsmann gegeben hatte. Der Vorsitzende des Seeamts teilte nun mit, daß der Steuermann am 18. März d. J. von dem deutschen Konsul in Hongkong vernommen worden sei und daß er unter seinem Eide ausgesagt habe, dem Bootsmann den Befehl gegeben zu haben: bei Sichtbarwerden des Hankufeuers sofort den Kapitän zu wecken. Nach den bestehenden Bestimmungen hätte der deutsche Konsul in Hongkong zu der Vernehmung des Steuermanns den Reichskommissar laden müssen und würde die Unterlassung einen Revisionsgrund bilden. Der Reichskommissar erklärt nun, von den Revisionsgründen keinen Gebrauch machen zu wollen, da er sowieso nicht, wenn nicht auf ausdrückliches Verlangen seiner vorgesetzten Behörde, nach China gereist sein würde. Im Übrigen beantragte der Reichskommissar dem Kapitän Wissing die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, weil er in die Koje gegangen und in seiner Abwesenheit einem ungeprüften Manne die Führung des Dampfers übertragen habe. — Der Verteidiger des Kapitäns bemerkt, daß es in den chinesischen Gewässern allgemein Gebrauch sei, wenn nur zwei geprüfte Nautiker an Bord seien, auch zuweilen einem zuverlässigen Bootsmann die Wache zu übertragen. Auf den meisten europäischen Schiffen wären aber nur zwei geprüfte Personen an Bord, mithin seien die Reedereien für diesen Mangel verantwortlich.

Der Spruch des Seeamts lautet:

»Die Strandung des Apenrader Dampfers »Mathilde« am 17. September 1902 auf Black Rock in der Malacca-Straße ist in erster Linie auf Stromversetzung und ungenaues Steuern zurückzuführen. Die Strandung ist von dem Bootsmann de Voß dadurch verschuldet, daß er beim Sichten des Feuers von Hanku es unterließ, den Kapitän zu wecken, und daß er bei der Weiterfahrt keinen gehörigen Ausguck hielt. Kapitän Wissing hat den Unfall mit verschuldet, weil er nicht um 12 Uhr die Wache übernahm. Dem Kapitän Wissing wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht entzogen.«

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 25. Juni lief auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffsbau A.-G., der für Rechnung des Nordd. Lloyd erbaute Dampfer **»Sandakar«** vom Stapel. Die Abmessungen sind: 76.80 × 11.37 × 6.70 m (= 252 × 37 × 22' engl.). Tragfähigkeit 2500 t. Da das Schiff für den Dienst in der Tropengegend der ostasiatischen Küste bestimmt ist, so ist besonders darauf Bedacht genommen, die Räume für die Passagiere und die Mannschaft hell und luftig einzurichten und sie mit guten Ventilationseinrichtungen zu versehen. Auf dem Haupt und Brückendeck liegen die Wohnräume für 16 Passagiere I. und 9 Passagiere II. Kl. Die 3fache Expansionsmaschine indiziert 900 HP., die beiden Kessel haben je 150 qm Heizfläche. — Auf dem durch den Stapellauf frei werdenden Helgen wird demnächst der Kiel zu einem 6000 t großen Dampfer gestreckt werden, ein ebenso großer Dampfer ist im Bau. Beide Schiffe werden für eigene Rechnung hergestellt, ebenso wie ein demnächst in Angriff zu nehmendes größeres Segelschiff.

* * *

Am 26. Juni lief der dritte von den Howaldtswerken für die Türkei erbaute Raddampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen **»Mossoul«**.

* * *

Auf der Vulkan-Werft in Vegesack lief ein von der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« in Auftrag gegebener **Seeleichter** vom Stapel. Er hat eine Ladefähigkeit von 1600 Tons und wird damit das größte deutsche Schiff dieser Gattung sein.

* * *

Der von den Howaldtswerken erbaute Frachtdampfer **»Helene«** machte am 27. Juni seine Probefahrt, die durchaus befriedigend verlief; erzielte das Schiff doch eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 11 Knoten. Der Dampfer mißt: 218' × 33' × 11' 7"; 1710 t Ladung bei 16' 6" Tiefgang. Es ist eine Triple-Expansionsmaschine von 750 ind. Pf. St. vorgesehen. Das Schiff ist in die Reederei der Firma M. Jebsen, Apenrade, übergegangen und soll für Fahrten in den ostchinesischen Gewässern, wohin es in den nächsten Tagen in See geht, Verwendung finden.

* * *

Durch die Verlegung und den Neubau der Werft der Aktiengesellschaft »Weser« wird der Bremer Schiffbau in neue Bahnen gelenkt werden. Der Beweis dafür liegt bereits vor; die Werft hat vom Reichsmarineamt den Auftrag zum Bau eines großen Kreuzers erhalten, eines Schiffes, das die Panzerkreuzer »York« und »Roon«, die sich noch im Ausbau befinden, nicht nur an Schnelligkeit, sondern auch an Größe übertreffen soll. Dieser Auftrag ist für die Aktiengesellschaft »Weser« nicht nur höchst ehrenvoll, sondern er bildet auch eine würdige Einleitung des umfangreichen Betriebes, der im Laufe dieses Jahres nach der neuen, ihrer Vollendung entgegengehenden Werft verlegt wird. Dieser Panzerkreuzer wird dort neben dem kleinen Kreuzer »N«, dessen Bau der Werft kürzlich übertragen wurde, auf Stapel gesetzt werden. In drei Jahren soll er zur Ablieferung gelangen. Zurzeit ist auf der neuen Werft ein großes Schwimmdock von 117 m Länge in Bau, welches in fünf Sektionen zerfällt und durch Hinzufügung weiterer Sektionen beliebig verlängert werden kann. Es soll im neuen Bremer Freibezirk seinen Platz in unmittelbarer Nähe des Vorhafens zum zweiten Freihafen finden, dessen Eröffnung für den 1. Oktober 1905 bevorsteht. Die Verlegung des Betriebes nach der neuen Werft wird nach Fertigstellung dieser Bauten im Laufe dieses oder zu Anfang des nächsten Jahres sukzessive erfolgen. Sobald das Grundstück geräumt sein wird, geht es in den Besitz des Norddeutschen Lloyd über, welcher es für die Zwecke der Norddeutschen Armaturen- und Maschinenfabrik, bezw. für Reparaturwerkstätten zu benutzen gedenkt.

Vermischtes.

Ausbildung auf Seeschleppern. Hierzu wird uns von geschätzter Seite geschrieben:

Am 1. Juli d. J. tritt die neue Verordnung des Bundesrates bezüglich der Prüfungen der Schiffer und Steuerleute in Kraft und da dürfte es nicht unangezeigt erscheinen, darauf hinzuweisen, daß, neben den schärfer gefaßten Prüfungs-Vorschriften den angehenden Steuerleuten und Kapitänen doch auch eine nicht zu unterschätzende Erweiterung der Grundlage für ihre Ausbildung in heimischen Gewässern geboten ist. Es ist das Hinzukommen der Ausbildungsmöglichkeit auf Seeschleppdampfern über 400 kbm Brutto-Raumgehalt. Wie bekannt, sind diese vom 1. April ab durch eine Bundesrats-Verordnung gerechter Weise nicht mehr mit einem Vorrecht vor anderen Dampfern ausgestattet, sondern in den gleichen Rahmen eingefügt, der für die übrigen Dampfer gleicher Größe gilt. Diese Schleppdampfer machen, weil sie nicht durch Laden und Löschen in den Hafen aufgehalten werden, eine weit größere Zahl von Reisen als irgend ein anderer Dampfer, und lernen die Schiffer und Steuerleute infolgedessen auch in verhältnismäßig kurzer Zeit fast alle Gewässer und Häfen der Nord- und Ostsee, Englands und Frankreichs kennen, so daß sich die Ausbildung wesentlich erleichtert.

Den Schleppdampfergesellschaften, welche bekanntlich s. Zt. zum Teil einen erheblichen Widerspruch gegen die neue Verordnung erhoben, möge diese gute Ausbildungs-Chance der Steuerleute und Schiffer ein Trost dafür sein, daß sie fürchteten, durch die neue Verordnung brach gelegt zu werden. Im Übrigen will uns scheinen, daß man s. Zt. wohl mehr den fehlenden Übergangsbestimmungen wegen sich erregte, als der Sache selbst wegen.

Die Nautische Abteilung des Reichsmarineamts hat am 28. Juni das 50jährige Jubiläum ihres Bestehens gefeiert.

Am 28. Juni 1854 wurde in Danzig eine »Navigationsdirektion« als technische Abteilung des dortigen Staatskommandos errichtet, die nach 7 Jahren als »Hydrographisches Bureau« nach Berlin verlegt wurde und hier eine Sektion des zehnten Dezernats des damaligen Marineministeriums bildete. Die ursprüngliche Aufgabe, die Seekarten der deutschen Meere zu verbessern, wurde dahin erweitert, daß das Bureau nun auch die einlaufenden nautischen Nachrichten sammelte und sie der Kriegsmarine und seit 1869 auch der Handelsmarine zur Verfügung stellte. Mit wie geringen Mitteln das Bureau damals noch arbeiten mußte, ersieht man daraus, daß das ganze Personal aus einem Offizier, einem Zeichner und einem Schreiber bestand. 1874 wurde aber das Bureau zu einer selbständigen Abteilung der Admiralität erweitert, deren Vorstand ein Kapitän z. S. oder ein Admiral sein mußte. Im Laufe der Zeit ist die Zahl der Beamten auf 62 gestiegen. Seit 1879 führte die Behörde die Bezeichnung »Hydrographisches Amt« une seit 1893 »Nautische Abteilung«. Seiner Bedeutung ist das Institut im Laufe der Jahre gerecht geworden durch Herausgabe einer Reihe vortrefflicher Publikationen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Eine Vergleichskonferenz über die Auswandererfrage via Triest steht zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Cunard-Linie bevor. Generaldirektor Ballin wird zu dieser Besprechung, die im Hause des englischen Handelsministers stattfinden soll, am 7. Juli nach London reisen.

* * *

Die Schiffahrtsgesellschaft »Italia«, eine Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerika Linie, nimmt am 1. Juli den Betrieb auf den Linien Triest-italienische Häfen Marseille mit einem Wettbewerbstarif gegen die ungarische Schiffahrtsgesellschaft »Adria« auf. Die Hamburg-Amerika Linie wird einen Teil ihrer zwischen dem Mittelmeer und England verkehrenden Schiffe in Zukunft auch Fiume anlaufen lassen. (Diese Notiz ging vor Bekanntwerden der vorherigen durch die Tagespresse; die in ihr enthaltene Absicht wird je nach dem Verlauf der Vergleichungskonferenz verwirklicht oder wieder aufgegeben werden. D. R.)

* * *

Der Streik auf der Schiffswerft von Henry Koch zu Lübeck hat am 24. Juni sein Ende erreicht. Die Nieter und Bohrer, durch die s. Zt. der Streik hervorgerufen wurde, sind mit ihren Forderungen nicht durchgedrungen, sondern mußten nach zehnwöchigem Streik und damit verbundener Aussperrung die Arbeit wieder aufnehmen.

* * *

Der Hafentarif für Memel ist durch Ministerialerlaß insofern geändert worden, als die Befreiung von Hafenabgaben auch auf solche Schiffe von mehr als 200 kbm Netteraumgehalt ausgedehnt wird, die aus den schleswig-holsteinischen Häfen Glückstadt, Haseldorf, Friedrichstadt, Tönning, Itzehoe, Husum, Munkmarsch, Hadersleben und Sonderburg kommen.

* * *

Eine Kommission der Handelskammer zu Stralsund hat der Hafeninspektion folgenden Hafenabgabentarif vorgeschlagen: »Binnenfahrzeuge haben für den Kubikmeter 8 Pfg., Seeschiffe 12 und Dampfer 15 Pfg. zu entrichten. Kähne sollen für den Kubikmeter ihres Ladungsgewichtes 15 Pfg. und regelmäßige Tourdampfer eine um 33¹/₃ pCt. höhere Pauschalsumme als bisher entrichten. Es wird angenommen, daß durch diese neue Tarifierung sich die Einnahmen der Stralsunder Hafenabgaben um etwa 4000 Mk. erhöhen werden.

* * *

Zur Fusionierung der Deutsch-Österreichischen Dampfschiffahrt Aktien-Gesellschaft, mit den Elbschiffahrtfirmen J. G. Dümling und Baumeier & Harling sind Verhandlungen im Gange.

* * *

Ein gemeinsamer Erlaß der Königl. preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe bestimmt, daß künftig alle Entwürfe für Brückenbauten über schiffbare Gewässer vor der vorgeschriebenen Einholung der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und vor der landespolizeilichen Prüfung den Schiffahrtsinteressenten zur Äußerung ihrer Wünsche und Bedenken zugängig zu machen und zu diesem Zweck in jedem einzelnen Falle geeignete Persönlichkeiten aus Schiffahrtskreisen zuzuziehen und anzuhören sind.

* * *

Auf dem W-lichen Teile der Stolpe Bank sind folgende flache Stellen aufgefunden worden: Eine 8,5 m-Stelle auf der geogr. Lage: 54° 58′ 20″ N-Br., 16° 34′ 45″ O-Lg.; eine 9 m-Stelle auf der geogr. Lage: 54° 56′ 45″ N-Br., 16° 33′ 45″ O-Lg.; eine 10 m-Stelle auf der geogr. Lage: 54° 55′ 20″ N-Br., 16° 30′ 45″ O-Lg.; eine 10 m-Stelle auf der geogr. Lage: 54° 54′ 50″ N-Br., 16° 25′ 10″ O-Lg.

* * *

Ausland.

Als Folge der vielen Streiks in französischen Häfen, wahrscheinlich aber hauptsächlich durch den letzten Offiziersstreik veranlaßt, hat die französische Regierung, wie der »Shipping Gazette« aus Paris geschrieben wird, der Kammer einen Gesetzentwurf unterbreitet, der sie im Falle der Not und bei Unterbrechungen des Verkehrs zwischen Frankreich und Algerien berechtigen soll, das Gesetz von 1889, das die Schiffahrt zwischen Frankreich und Algerien der französischen Flagge vorbehielt, aufzuheben.

* * *

In Frankreich wird eine Reform der gesetzlichen Bestimmungen über die Bemannung der Schiffe angestrebt. Dr. Sayous ist von der Vereinigung für Handel und Gewerbe mit einer Studienreise nach England, Deutschland, Italien und Norwegen beauftragt worden, um die Gesetzesbestimmungen dieser Länder zu studieren.

* * *

Die italienische Regierung hat mit der Navigazione Generale Italiana ein Zusatzabkommen über Neuordnung des Verkehrs im Roten Meer geschlossen. Danach soll eine neue Linie zwischen Massaua und Suez eingerichtet und eine Ausdehnung der Linie Bombay—Hongkong nach Shanghai vorgesehen werden.

* * *

Die neue Panamakanal-Gesellschaft beruft für Anfang Juli eine außerordentliche Generalversammlung ein, in der ein Beschluß über die Ausschüttung der ersten Liquidationsquote von 100 Frank per Aktie gefaßt werden soll.

Büchersaal.

Deutsches Seemännisches Wörterbuch. Im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts herausgegeben von *A. Stenzel*, Kapt. z. S. a. D. Verlag von *E. S. Mittler & Sohn*, Berlin 1904. (Preis ℳ 10.—, geb. ℳ 12.—).

Das Ansehen der deutschen Kriegs- und Handelsflotte fordert, schon um nicht hinter anderen Marinen zurückzustehen, dringend die Feststellung der deutschen Seemannssprache. Leider sind die in Deutschland vorhandenen seemännischen Wörterbücher veraltet oder lückenhaft, und das bei weitem reichhaltigste beschränkt sich auf die einfache Aufzählung der einzelnen Ausdrücke ohne jede Erklärung. Aus diesen Gründen und auch bei dem Schwanken und der Unsicherheit der Seemannssprache, sowie bei deren Unbekanntsein im Binnenlande schien es geboten, für das deutsche Seewesen ein neues, vollständiges Nachschlagewerk zu schaffen. Männer von Erfahrung in ihrem Fach standen dem Herausgeber als Mitarbeiter in den beinahe 30 Fächern, aus denen sich das Werk zusammensetzt, zur Seite. Alle an Bord und im Dienst üblichen seemännischen Ausdrücke der deutschen Kriegs- und Handelsflotte, der Küstenfahrt und der Seefischerei sind in dem Werke berücksichtigt. Als ein weiterer Vorzug ist hervorzuheben, daß jedem Ausdruck eine kurze, aber gemeinverständliche und deutliche Erklärung beigegeben ist. Zahlreiche Tafeln und Abbildungen ergänzen die textlichen Angaben. Angesichts des in Deutschland immer mehr wachsenden Interesses für Schiffahrtsfragen wird dieses Seemännische Wörterbuch in weitesten Kreisen willkommene Aufnahme finden und als praktisches Nachschlagewerk geschätzt werden.

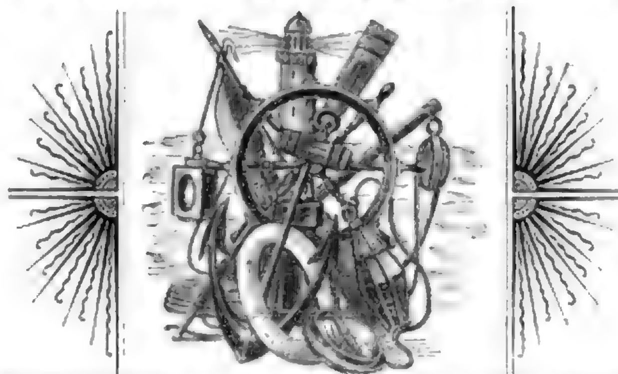
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Stettin, den 21. Juni 1904.

Deutsche Tiefladēmarken in englischen Häfen.

An den Vorstand des geschäftsführenden Vereins des Verbandes.

Durch die Genehmigung der Freibordvorschriften seitens des Reichsversicherungsamts hat die Tiefladelinie der deutschen See-Berufsgenossenschaft Gesetzeskraft erhalten. Bei einer Anzahl von Dampfern sind hier auch bereits von den autorisierten Personen die Tiefladēmarken angebracht.

Es ist nun an uns die Frage gerichtet:

1. Ob Kapitäne in England jetzt noch, wenn sie ihre deutsche Tiefladelinie und Zertifikat besitzen und hiernach beladen, von den Angestellten des Board of Trade angehalten werden können.
2. Ob jetzt die deutschen Konsuln in England in solchen Fällen für die deutschen Kapitäne eintreten, oder wie früher, bei Differenzen mit dem Board of Trade jede Intervention ablehnen können.

Wenn auch anzunehmen ist, daß in diesen Punkten diplomatische Verhandlungen zwischen Deutschland und England stattgefunden haben und die deutschen Konsuln dementsprechend Anweisungen besitzen, so erscheint nach unserer Ansicht eine eingehende Behandlung dieser Fragen auf der Verbandsseite notwendig. Schiffsführer werden dann leichter in der Lage sein, bei Schwierigkeiten sich korrekt benehmen zu können und sich und ihre Reeder vor Schaden bewahren.

Der Seeschiffer-Verein »Stettin«. *M. Bening.*

* * *

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins bemerkt hierzu, daß das englische Handelsamt als ausführendes Organ der Merchant Shipping Act von 1894, soweit sie sich auf den Tiefgang der Schiffe bezieht, nach wie vor durch seine Beamten berechtigt ist »to record the ship's draught of water« — um mit den Worten des Art. 436 ad 4 der Merchant Shipping Act zu sprechen. Unternimmt der Schiffsführer Schritte, die den Beamten in der Ausübung seines Vorhabens hindern, dann »he shall for each offence be liable to a fine not exceeding five pounds«. Dagegen heißt es im Act 445 ad 1, der sich allgemein auf ausländische Schiffe bezieht und der im Besondern auf deutsche mit Lademarken der S.-B.-G. zutrifft:

»Where the Board of Trade certify that the laws and regulations for the time being in force in any foreign country and relating to overloading and improver loading are equally effective with the provisions of this Act relating thereto, His Majesty in Council may direct that on proof of a ship of that country having complied with those laws and regulations, she shall not, when in a port of the United Kingdom, be liable to detention for non-compliance with the said provisions of this Act, nor shall there arise any liability to any fine or penalty which would otherwise arise for non-compliance with those provisions.«

Mit dem Seeschiffer-Verein »Stettin« ist anzunehmen, daß sich die deutsche Regierung mit der englischen in Verbindung gesetzt haben wird, um den englischen Behörden zur Prüfung darüber Gelegenheit zu geben: ob die Freibordvorschriften der S.-B.-G. den englischen Regeln in ihrer Wirkung auf die Seetüchtigkeit gleichkommen. Trifft diese Voraussetzung zu, dann wäre es für alle deutschen Reeder und Kapitäne sehr vorteilhaft, wenn sie das Ergebnis der diplomatischen Verhandlungen erfahren könnten. Ein solcher Wunsch ist umsomehr berechtigt, als dem Unterhaus bekanntlich ein Gesetzentwurf (Antrag Runciman jr.) zur Stellungnahme unterliegt, der generell fordert, daß alle nichtenglischen Schiffe während ihres Aufenthalts in Häfen des Ver. Königreichs mit Lademarken versehen sein sollen, wie sie die Merchant Shipping Act in den Art. 440, 441 und 442 für englische Schiffe vorschreibt.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 16, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 28. Hamburg, den 9. Juli. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die Jahresversammlung des Deutschen Schulschiff-Vereins

wurde am 2. Juli in Travemünde unter dem Vorsitz des Großherzogs von Oldenburg und in Gegenwart zahlreicher Regierungsvertreter, Reeder und sonstiger Mitglieder des Vereins abgehalten. Ehe aus dem Tätigkeits- und Kassenbericht, die von den Herren Prof. Dr. Schilling und Kommerzienrat Guilleaume, den geschäftsführenden Vorsitzenden, abgestattet wurden, besonders bemerkenswerte Stellen herausgegriffen werden, einige Bemerkungen als Freund des Vereins. Keine kritischen Äußerungen, sondern die Freude darüber, daß ein Bedenken, das wir noch immer gegenüber der Schulschiffsausbildung hatten, gegenstandslos ist. Die Befürchtung nämlich: die weniger bemittelten Klassen der Küstenbevölkerung würden dem Seemannsberuf durch Einstellung der Schulschiffszöglinge entfremdet und allmählich entzogen werden. Glücklicherweise eine irrtümliche aber bisher doch immerhin ziemlich verbreitete Annahme. Ihr hat Herr Professor Schilling den Boden entzogen, konnte er doch, gestützt auf ein einwandfreies Material nachweisen, daß die deutschen Küstenprovinzen mit dem größten Prozentsatz von Zöglingen an der Gesamtzahl beteiligt seien. Auch noch nach anderer Richtung konnte Herr Prof. Schilling durch verschiedene Mitteilungen die seit Jahren genährte Hoffnung bestärken, daß die Bestrebungen des Schulschiffvereins in den höchsten sowohl wie in den unteren Schichten der Gesellschaft ohne Voreingenommenheit geprüft und gewürdigt werden. Das wohlwollende Interesse der Reichs- und Landesbehörden, die Mitgliedschaft aller Seebundesstaaten, die an Zahl zunehmenden Anmeldungen von Schiffsjungen aus allen Teilen des Reiches, die hohe Anerkennung auswärtiger Regierungen — alle diese Erscheinungen sind Zeichen wachsenden Verständnisses für die Aufgaben des Schulschiffvereins. Diese Imponderabilien im Verein mit einer geschickten Leitung haben vermocht, das erst seit vier Jahren bestehende Unternehmen zu einer Einrichtung zu schaffen, deren Existenzberechtigung heute nur noch von unverbesserlichen Nörglern bestritten wird.

Über die Kadetteneinstellung sagte Herr Prof. Schilling, als Berichterstatter über die Vereinstätigkeit, daß junge Leute, mit der Absicht, Kadett zu werden, im ersten Erziehungsjahr ohne Unterschied in die Schiffsjungenabteilung eintreten. Von dieser Kategorie nimmt der Verein 30 Knaben an, um etwa die Hälfte nach Beendigung des ersten Ausbildungsjahres auf Grund der seemännischen Tüchtigkeit und nach eingeholter Zustimmung der Eltern in die Kadettenabteilung zu übernehmen, wo ihnen die Rechte und die Pflichten dieser Gruppe von Zöglingen zugewiesen werden. Da hiernach stets nur zwei Jahrgänge von Kadetten an Bord sein werden, wird in Zukunft unter Berücksichtigung

des vorauszusetzenden vereinzelten Abganges nur mit einer Zahl von etwa 25 Kadetten zu rechnen sein. Um diese Verringerung der Zahl von solchen Zöglingen, die schon eine längere Ausbildung hinter sich haben, und die als körperlich wie seemännisch tüchtige Vorleute dienen sollen, wieder auszugleichen, hat der Ausschuß beschlossen, in Zukunft die Zahl der ein zweites Jahr in der Stellung als Leichtmatrose an Bord verbleibenden Zöglinge auf 30 zu erhöhen. Für die Reisen, welche das Schulschiff alljährlich macht, hat sich nach den Erfahrungen, die in den beiden Vorjahren für die Festlegung der Reisepläne maßgebend geworden sind, als das nützlichste erwiesen, nach einer kurzen Ausbildung auf ankerndem Schiffe in Elsfleth, für den Sommer eine Kreuzerfahrt durch die Ostsee zu machen, während für die Winterreise eine Fahrt nach den westindischen Häfen zu unternehmen ist.

Die bisherige Ausbildung der Schiffsjungen findet bei den Reedereien, bei welchen die Jungen Stellung gefunden haben, Anerkennung. Aus Zeugnissen — etwa 300 — die von Schiffsinspektoren den auf den Schiff ausgebildeten Jungen ausgestellt und dem Schulschiffverein zugestellt sind, ergibt sich ein vorzügliches Ergebnis. Es mag hier noch erwähnt werden, daß dem Schulschiff-Verein von den Eltern einiger Zöglinge, die aus irgend welchem Grunde den Seemanns-Beruf haben aufgeben müssen, besonderer Dank für die Erziehung ausgesprochen worden ist und hierbei ganz besonders hervorgehoben wurde, daß der Sinn für Ordnung und Reinlichkeit, für Pflichtbewußtsein und für anständiges Auftreten auf dem Schulschiffe in erfreulicher Weise geweckt worden sei.

Erfreulich war auch die Mitteilung, daß die Unterbringung ausgebildeter Zöglinge — sonst ein wunder Punkt des Schulschiffwesens — keine erheblichen Schwierigkeiten bereitet habe. — Aus dem Kassenbericht des Herrn Kommerzienrat Guilleaume ging hervor, daß im Berichtsjahre Mk. 274 652,51 Einnahmen Mk. 238 533,55 Ausgaben gegenüberstehen, also ein Überschuß von Mk. 36 118,96 zu verzeichnen war. Nachdem einige Anträge, die sich auf Verwaltungsangelegenheiten bezogen, angenommen waren, schloß der Großherzog die Versammlung. Ihre Teilnehmer vereinigten sich später zu einem Festmahl, das nicht nur seiner vorzüglichen Beschaffenheit wegen Anspruch hat, in angenehmer Erinnerung behalten zu werden. Zeichnete es sich doch vornehmlich dadurch aus, daß außer einem kurzen vom Großherzog ausgebrachten Hoch auf den Kaiser, keine einzige Tischrede gehalten wurde. Ein seltenes Beispiel, aber vorbildlich und nachahmenswert. — Unbemerkt wollen wir zum Schluß nicht lassen, daß der Großherzog für Mitglieder und Freunde des Vereins, die durch ihre Tätigkeit in besonderer Weise zu dem Gedeihen des Vereins beigetragen, ein künstlerisch ausgestattetes Diplom mit eigenhändiger Unterschrift geschaffen hat. Dieses Zeichen der Anerkennung wurde an alle Mitglieder des Ausschusses sowie an eine Reihe anderer Mitglieder verteilt.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

(Fortsetzung.) *Von Kapt. E. M., Danzig.*

Es ist zweifellos sehr anerkennenswert und schön, wenn in bezug auf die Fortpflanzung der Schallwellen von hervorragenden Fachleuten manches aufgeklärt ist, nur ist im Interesse unseres gefahrvollen Berufs zu bedauern, daß Bautechniker und Musikanten dabei in praxi direkt profitieren, während wir für uns nur indirekt daraus Nutzen ziehen können, weil die hauptsächlichste Vorbedingung für eine regelmäßige Verbreitung der Schallwellen in der Atmosphäre, welche in der homogenen Beschaffenheit der Luftschichten, welche der Schall zu durchdringen hat, besteht, auf See äußerst selten zutrifft. Es ist durch eine große Anzahl interessanter und lehrreicher Experimente festgestellt worden, daß der Schall auf See äußerst unzuverlässig ist, und zwar ganz besonders, wenn die Luftschichten, die er zu durchdringen hat, ungleich erwärmt und ungleich mit Feuchtigkeit gesättigt sind.

Die interessantesten und umfangreichsten Versuche dieser Art sind im Jahre 1873 von Professor Tyndall in England unter Assistenz einer größeren wissenschaftlichen Kommission ausgeführt worden. Es wurden dabei, unbeeinflußt von Wind oder sonstigen sichtbaren Hindernissen, in verschiedenen Richtungen und verschiedenen Entfernungen von der Schallenergie, selbst bei klarstem Wetter und wolkenlosem Himmel, große Zonen absoluten Schweigens gefunden, in denen der Schall nicht gehört werden konnte. Als Grund für diese Erscheinung kann man annehmen, daß beim Übergang in Luftschichten von verschiedener Dichtigkeit die Schwingungen der Schallwellen durch wiederholte Reflexionen derartig geschwächt werden, daß sie das Ohr von Personen in sonst normaler Hörweite nicht mehr erreichen.

Das Interessanteste an den Tyndallschen Versuchen besteht darin, daß ausnahmslos festgestellt wurde, daß feuchte Niederschläge, wie Regen, Hagel, Schnee oder »Nebel« nicht nur keinen hindernden Einfluß auf die Transmission der Schallwellen auszuüben vermögen, sondern im Gegenteil dieselbe begünstigen. Es ist dies eigentlich sehr erklärlich,

wenn man bedenkt, daß die dichtere Beschaffenheit, sowie der Feuchtigkeitsgehalt der Luft bei Nebel gemäß den Theorien über die Fortpflanzung der Schallwellen unmöglich hindernd wirken können. Wenn trotzdem von absolut einwandsfreien Beobachtern bei Nebel große Aberrationen in der Hörweite der Signale festgestellt wurden, so muß dabei berücksichtigt werden, daß bei solchen Versuchen in der Regel die Signale vom Land aus nach See zu bezw. vice versa abgegeben wurden, und es daher sehr wahrscheinlich ist, daß Mangel an Homogenität infolge ungleicher Temperatur und verschiedenen Feuchtigkeitsgehalts zwischen den Luftschichten am Lande und über dem Wasser der eigentliche Grund für die Abberrationen war und nicht der Nebel als solcher.

Man hat im allgemeinen beobachtet, daß die Schwächung der Schallwellen beim Übergang vom dünneren ins dichtere Mittel größer ist als umgekehrt. Darum dringt auch der Schall besser vom Tal zum Gipfel des Berges als von oben ins Tal. Aus demselben Grunde kann eine bedeutende Schwächung des Schalls vom Lande nach See zu dadurch stattfinden, daß der Nebel über dem Wasser lagert, während es bei der höher gelegenen Nebelstation noch verhältnismäßig klar ist. Umgekehrt ist es nicht ausgeschlossen, daß die Luft und die Nebelschichten über dem Lande dichter sind als über dem Wasser, wodurch der entgegengesetzte Effekt hervorgerufen und unter Umständen der Eindruck erweckt wird, daß man der Station viel näher als es wirklich der Fall ist. Mit Feuerschiffen, die auf Bänken verankert sind, ist es ganz dieselbe Sache, weil die Temperatur des Wassers auf der Bank, ganz besonders an Flußmündungen, von der des tiefen Wassers erheblich abweichen kann, wodurch ebenfalls Luftschichten von verschiedener Dichtigkeit und Aberrationen des Schalls begünstigt werden.

In der Nähe von steilen Küsten, ganz besonders in Buchten, in engen Revieren etc. können die Lokalverhältnisse derartig liegen, daß Reflektionen entstehen, die einen Nachhall zur Folge haben, welcher es mitunter sehr erschwert, die eigentliche Richtung des Signals zu taxieren.

Sodann kommt noch als große Gefahr hinzu, daß Nebel besonders bei Nacht häufig von den Leuchtturmwächtern nicht zeitig genug bemerkt wird. In der Nähe des Lian-ti-shan Promotory in China z. B. kann man häufig beobachten, daß es in der Nähe des Landes ganz klar und in 1 bis 2 Kabellängen Abstand total dick von Nebel ist. Unter solchen Umständen ist es dann natürlich kein Wunder, wenn die Wächter bei Nacht den Nebel nicht bemerken.

Die traurige Moral von der ganzen Geschichte besteht leider darin, daß erstens die Stärke, mit der man die Signale einer Nebelstation wahrnimmt, keinen zuverlässigen Anhaltspunkt für das Taxieren des Abstandes bietet, und zweitens keine Garantie dafür vorhanden ist, daß dieselben überhaupt in normaler Entfernung gehört werden. Blindes Vertrauen in solche Signale kann daher sehr leicht zu Strandungen führen, und sollte es daher kein vorsichtiger Navigateur unterlassen, sich durch ausgiebigen Gebrauch des Lots bei Zeiten gegen derartige Katastrophen zu schützen.

In Bezug auf die Schallsignale, welche bei Nebel auf offener See zwischen Schiffen gewechselt werden, um eine Kollision zu vermeiden, liegen die Verhältnisse jedoch wesentlich anders. Die in Betracht kommenden Entfernungen sind in der Regel verhältnismäßig kurze und ein erheblicher Unterschied in der Dichtigkeit der zwischen denselben liegenden Luft wird selten vorhanden sein. Man wird daher annehmen können, daß in der Regel solche Signale gut und deutlich gehört werden.

Meine eigenen Erfahrungen haben bisher die Tyndall'sche Theorie durchaus bestätigt. In erster Linie ist es auffallend, daß man bei feuchter Luft, Nebel oder dergl. die Glockenspiele von Kirchtürmen, das Hämmern auf Trockendocks, Werften etc. bedeutend deutlicher und klarer hört als bei trockenem schönen Wetter. Bei einiger Übung kann man daher in Danzig z. B. aus der Art, wie man das Glockenspiel des Rathausturmes hört, darauf schließen, ob es notwendig ist, einen Regenschirm mitzunehmen. Genaue Versuche habe ich verschiedentlich an Bord des chinesischen Zollkreuzers »Chuentsiao« angestellt, und zwar in der Weise, daß ich die Dampfpinasse bei Nebel in etwa einer Seemeile Abstand verankerte und durch lange und kurze Töne nach dem Morse-System mit dem Kreuzer Signale austauschte. Es wurden häufig ganze Sätze auf diese Art hin und her signalisiert und regelmäßig richtig verstanden.

Mit der Richtung ist es allerdings eine eigenartige Sache, da man dieselbe nicht peilen kann wie einen Lichtstrahl, sondern taxieren muß. Im allgemeinen wird man kaum genauer als 2 bis 3 Strich taxieren können, und ist es daher sehr leicht möglich, daß zwei Beobachter je nach ihrem Standort an Bord desselben Schiffes über die Richtung des gehörten Signals sehr verschiedener Ansicht sind.

Der Einfluß des Windes wird wohl häufig sehr überschätzt, umsomehr als in der Regel Nebel in Verbindung mit großen Windstärken selten ist und außerdem auch die Geschwindigkeit des Windes in keinem genügenden Verhältnis zu der der Schallwellen steht, um die Wahrscheinlichkeit eines bedeutenden Einflusses zu rechtfertigen. Man hat in der Praxis beobachtet, daß die Höhe des Standorts des Beobachters über dem Wasser Einfluß auf die Schallempfindung hat. Wenn man sich zu

Luvward des Signals befindet, ist ein möglichst hoher, und umgekehrt wenn man sich von Lee aus demselben nähert, ein möglichst niedriger Standort empfehlenswert. Man sollte daher bei Nebel stets die doppelten Ausguckposten so besetzen, daß der eine Mann unten an Deck auf der Back, und der andere möglichst hoch im Ausguckskorb oder in der Mars plaziert werden. (NB. auf kleineren Dampfern wird leider der wachhabende Offizier der einzige disponible andere Mann sein). Für diese Maßnahmen ist noch ein anderer weit triftigerer Grund vorhanden, welcher bekanntlich darin besteht, daß man je nach der Höhe, in welcher die Nebelschichten sich über dem Wasser befinden, von unten besser und weiter sieht als von oben und umgekehrt.

(Schluß folgt.)

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

9) *Rechtliche Stellung des Schiffsmaklers.*

Der Reeder des englischen Dampfers »Ferndene« hatte diesen durch Charter vom 11. November 1901 der Brauer-Linie, einer in New-York ansässigen Firma, gegen Zahlung von £ 1100 monatlich verchartert. Die Heuer des Kapitäns und der Mannschaft sollte der Reeder bezahlen, der Charterer dagegen alle Kosten für Kohle, Hafen- und Lotsengebühren, Maklerkommission und dergl. tragen. Durch Untercharter vom 25. September 1902 überließ die Brauer-Linie den Dampfer für »one transatlantic trip« an H. Vogemann in New-York, der ihn am 2. Oktober 1902 an Lenard & Sons weiter vercharterte. Lenard & Sons verwandten den Dampfer zur Beförderung einer Ladung Phosphat für T. G. Gleichmann von Florida nach Hamburg.

Als der Dampfer in Hamburg eintraf, gab sich H. Vogemann in Hamburg — ein von der gleichnamigen New-Yorker Firma verschiedenes Haus — auf Grund eines Auftrages dieses New-Yorker Hauses Gleichmann gegenüber als Makler des Dampfers zu erkennen und stempelte das vom Kapitän der »Ferndene« gezeichnete Konossement ab, nachdem er sich die aus der darin in Bezug genommenen Charter vom 2. Oktober 1902 resultierende Fracht von 59 000 Mk. hatte auszahlen lassen. Vogemann-Hamburg remittierte diesen Betrag an Vogemann-New-York.

Inzwischen war die Brauer-Linie insolvent geworden, und da der Reeder der »Ferndene« infolgedessen an der Zeitfracht, die ihm die Brauer-Linie schuldete, einen Ausfall von £ 800 erlitt, nahm er für diesen Betrag Vogemann-Hamburg in Anspruch. Die Klage wurde darauf gestützt, daß Vogemann Konossementsfracht für den Reeder einkassiert habe und sie auskehren müsse. Vogemann wandte ein, daß er nur auf Grund eines Auftrages von Vogemann-New-York gehandelt habe und zum Kläger in keinem Vertragsverhältnisse stehe.

Die Klage des Reeders hatte beim hanseatischen Oberlandesgerichte Erfolg, und das Urteil wurde auch beim Reichsgerichte bestätigt.

Der Kapitän der »Ferndene« führte die Geschäfte des Schiffes als Vertreter des Reeders. Vogemann aber war Schiffsmakler und als solcher nach allbekannter Übung ebenfalls Vertreter des Reeders und zwar als Substitut des Schiffers. Den Auftrag, für den Dampfer als Schiffsmakler zu handeln, erhielt er dadurch, daß der Kapitän der »Ferndene« ihm die Schiffspapiere einhändigte, und durch die Entgegennahme der Papiere wurde der Auftrag angenommen. Als Substitut des Schiffers gewann der Beauftragte damit die Befugnis, sich die Fracht auszahlen zu lassen. Er übernahm damit aber auch zugleich die Verpflichtung, die einkassierte Fracht an den Schiffer und nicht ohne dessen Zustimmung an einen Dritten abzuliefern, sofern dieser Dritte nicht etwa der vom Schiffer vertretene Reeder war.

Daß nach dem Vertrage zwischen dem Reeder und der Brauer-Linie der Charterer alle dem Schiffe notwendigen Makler- und Agenten-Dienste zu beschaffen hatte, ändert hieran nichts. Dies hat nur die Folge, daß der Schiffer den Makler nicht aus eigener Wahl bestellen konnte, sondern hierin den Weisungen des Charterers zu folgen hatte. Auf das durch den Auftrag entstandene Rechtsverhältnis zwischen Schiffsmakler und Reeder ist dies aber ohne Einfluß.

Ferner ist belanglos, ob der Reeder einen persönlichen Anspruch auf die Konossementsfracht hatte. Das Konossement verpflichtete nur zur Auslieferung der Güter gegen Zahlung dieser Fracht, und hieraus ergab sich ohne weiteres, daß die vom Empfänger der Güter eingezogene Fracht für den Schiffer als Vertreter des Reeders eingezogen wurde. Sache des Reeders wäre es dann gewesen, sich wegen der eingezogenen Unterfracht mit dem Unterverfrachter auseinander zu setzen.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 18. Mai in Sachen Vogemann ./. Dene Steam Shipp. Co. Rep. I. 64/04.

Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen.

(§ 40 der Vorschriften für die Schiffahrt auf der Weser.)

Unter dieser Überschrift ist in der Nummer 25 der »Hansa«, Seite 296 ein Artikel erschienen, in dem in erster Linie dem Herrn Reichskommissar des Seeamts in Bremerhaven, sodann indirekt auch einigen Beisitzern Vorwürfe gemacht wurden über ihr Verhalten in der Seeamtsverhandlung, betreffend den Zusammenstoß des Hansadampfers »Goldenfels« mit dem Fischdampfer »Sonne«. Da ich in jener Verhandlung als Beisitzer tätig war und indirekt auch einen Hieb durch Herrn Möller bekam, so sei es mir gestattet, zu erwidern. Außerdem interessiert mich auch, vom Standpunkt des Straßenrechts aus, die Besprechung des Artikels 40 der »Polizeilichen Vorschriften der Schiffahrt auf der Weser von Bremen bis zum Rotensandturm«, da eine richtige Auffassung dieses Paragraphen für weitere Kreise von Interesse ist.

Herr Möller findet es »natürlich«, daß ihm eine nebensächliche Erlaubnis dieser lokalen Polizeivorschriften »gänzlich« unbekannt sei. In § 64 dieser Vorschriften findet sich aber die Bestimmung: »Jeder Führer eines Fahrzeuges oder Flosses muß einen Abdruck dieser Vorschriften an Bord haben«. Herr Möller gibt zu, gehört zu haben, daß es solche Vorschriften gibt, daß er sie aber nicht an Bord hat und auch nicht kennt. Daß sich Herr Möller diese Vorschriften »sobald wie möglich« nach der Seeamtsverhandlung kaufte, war klug von ihm; er hat damit nicht nur dem »Wunsche des Herrn Reichskommissars« entsprochen, sondern er hat eine direkte Gesetzesvorschrift befolgt. Der Kapitän eines Hansadampfers hat ja öfter Gelegenheit, die Weser zu befahren und deshalb ist es nicht mehr als »natürlich«, daß man sich mit den betreffenden Vorschriften auf der Weser bekannt macht. Denn schließlich ist dies doch der Zweck des § 64.

Und nun die eine der beiden Hauptfragen: Darf das durch § 40 gestattete Signal nur bei sichtigem Wetter zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang gegeben werden, oder bei jedem Wetter und zu jeder Tageszeit?« Herr Möller ist für die erste Auffassung, ich für die letzte. Die im § 40 aufgeführten Signale, nämlich das Flackerfeuer, das Knallsignal und der acht Sekunden lange Ton mit der Dampfpfeife dürfen angewandt werden, wenn man die Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeuges auf sich ziehen will. Dieses andere Fahrzeug wird sehr wahrscheinlich ein Fahrzeug sein, welches das Straßenrecht nicht befolgt und das wir durch das Geben dieses Signals an seine Pflicht erinnern und warnen wollen. Und dieses Warnen sollte nach Herrn Möller und nach anderer maßgebender Ansicht nur bei sichtigem Wetter gestattet sein?

Herr Möller schließt dies daraus, daß § 40 unter der Abteilung II steht, die die Überschrift führt: »Lichter usw.« oder weil in § 40 der Satz enthalten ist: außer den Lichtern, welche es führen muß«. Also darf dieses Warnungssignal auch nicht bei Tage gegeben werden, weil zu dieser Zeit keine Lichter geführt werden und im Nebel zu keiner Tageszeit, weil § 40 nur für sichtiges Wetter gelten soll. Sollte dies wirklich die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein? Und wie sonderbar dann: für klare sichtige Nacht ist mir dieses Warnungssignal gestattet und im Nebel, wo die Schiffahrt auf einem Flusse doch gefährlicher ist als bei sichtiger Nacht, darf ich dieses Warnungssignal einem pflichtvergessenen Fahrzeuge gegenüber nicht gebrauchen. Wollte der Gesetzgeber die Anwendbarkeit des § 40 nur auf sichtiges Wetter in der Nacht beschränken, so wäre es leicht gewesen, dies in dem Artikel selbst zum Ausdruck zu bringen oder ihm eine ähnliche Überschrift zu geben, wie sie § 58 hat. Die Schallsignale bei Nebel sind allerdings erst in Abteilung III enthalten; aber man wird nicht behaupten können, daß diese Signale als Warnungssignale aufgefaßt werden sollen. Der Gebrauch eines Warnungssignals im Nebel ist in den Polizeilichen Vorschriften nirgends verboten. Damit dieses Warnungssignal jedoch nicht mit einem Nebelsignal verwechselt werden könne, ist für das Warnungssignal eine besonders lange Dauer, nämlich eine solche von mindestens 8 Sekunden vorgeschrieben, während die langgezogenen Töne im Sinne des § 43 nur 4 bis 6 Sekunden dauern. Nicht bei jedem Nebel und bei jeder Annäherung soll dieses Signal gegeben werden, sondern nur, wenn die außergewöhnlichen Umstände des Falles es nötig machen.

In dem Bestreben, einen gegen ihn gar nicht einmal ausgesprochenen Tadel abzuschütteln, stellt Herr Möller die Behauptung auf: Der ganze Abschnitt II, der über die Lichter handelt, sei nur für sichtiges Wetter bestimmt. Der aufgeregte Ton, in dem der ganze Artikel gehalten ist, läßt einen solchen groben Fehler vielleicht erklären; Herrn Möller ist es aber jedenfalls bekannt, auch ohne Hinweis auf § 28, daß die Lichter bei jedem Wetter, also nicht nur bei sichtigem, geführt werden müssen.

Auch mit seiner nun folgenden Einteilung und Bezeichnung der Signale kann ich mich nicht befreunden; er teilt ein: Signale nur für sichtiges Wetter (Abteilung II), Signale für Nebel (Abteilung III), Signale für sichtiges und unsichtiges Wetter (Abteilung VI). Im Nebel führt man bei Nacht doch auch die Lichter und gibt außerdem Schallsignale. Dann glaubt Herr Möller, das Warnungssignal wäre nur erlaubt einem kreuzenden Segelfahrzeuge gegenüber, das einem Dampfer aus dem Wege gehen muß (Art. 48). Dies ist allerdings einer der Fälle, aber nicht der einzige und hier muß es gegeben werden, da dadurch das Segelschiff zum Ausweichen gezwungen werden soll. Sollten die Gesetzgeber der Weser, die Anwendbarkeit des § 40 auf sichtiges und unsichtiges Wetter haben ausdehnen wollen, so hätte, wie Herr Möller meint, diese Erlaubnis nicht im Abschnitt II, sondern im Abschnitt VI stehen müssen. Ich dagegen finde es ungereimt, daß bei unsichtigem Wetter die Fahrzeuge einander ansichtig werden können; nebliges Wetter wird doch gewöhnlich als einer der Fälle angeführt, wo die Steuersignale nicht gegeben werden dürfen. Dann bringe ich doch das Warnungssignal lieber in Abteilung VII unter, die die Überschrift hat: »Notwendigkeit anderer Vorsichtsmaßregeln«.

Die Bedeutung der Frage, ob Herr Möller oder der Herr Reichskommissar oder ich bei der Auffassung des § 40 im Rechte sei, tritt zurück gegen die andere Frage, ob Herrn Möller überhaupt ein Tadel ausgesprochen worden ist. Liest man den Abschnitt: »Da mir mein Patent ja nun noch einmal gelassen ist, habe ich mich also in meinen Tadel zu finden, so gut es eben gehen will«, so könnte man glauben, Herrn Möller wäre ein Tadel ausgesprochen worden, der dicht an der Patententziehung vorbeigestreift wäre. Herrn Möller ist aber gar kein Tadel ausgesprochen worden, sondern von dem Herrn Reichskommissar wurde in sachlicher Weise erörtert, daß wenn durch das Gesetz die Möglichkeit gegeben sei, durch so einfache Mittel, wie sie § 40 enthält, die Aufmerksamkeit eines fahrlässig sich nähernden Schiffes zu erregen, man dann auch im Nebel Gebrauch davon machen müsse, wenn, wie im vorliegenden Fall, ein im Fahrwasser unter Dampf zu Anker liegendes Schiff plötzlich hört, daß sich in Gefahr drohender Weise ein anderer Dampfer nähert. Diese Gefahr war um so größer, als der »Goldenfels« gerade im Schwoien begriffen war und quer zum Strome lag, also die Breitseite dem Fischdampfer darbot.

Auf diese Erörterungen des Herrn Reichskommissars erklärte Herr Möller, daß er dem Lotsen verboten hätte, dieses Signal zu geben, da es nur Verwirrung hervorrufen würde, weil man, wie er ausführte, dann nicht wissen könnte, ob das Glockensignal und der lange Ton der Dampfpfeife von ein und demselben Schiffe herrührten oder von zwei verschiedenen Schiffen. Hierauf wurde Herrn Möller erwidert, daß hierdurch

eine Gefahr nicht hervorgerufen würde, und daß das Fahrzeug, welches zwei Fahrzeuge im Nebel vor sich zu haben glaubt, doch zur doppelten Vorsicht gemahnt werden würde.

Es beruht auf falscher Auffassung, wenn Herr Möller behauptet, daß der Herr Reichskommissar einen Tadel am Ende der Verhandlung mit in seinen Spruch aufgenommen habe. In seinen Ausführungen am Schlusse bezeichnete der Herr Reichskommissar, damit für künftige Fälle eine Lehre daraus gezogen werde, es als wünschenswert, daß von dem § 40 der Polizeilichen Vorschriften in einem solchen außergewöhnlichen Falle Gebrauch gemacht werde. Wenn ein Kapitän selten auf die Weser kommt, wird man ihm nicht zumuten, jede Sonderbestimmung zu kennen; er wird sich in bezug hierauf auf den Lotsen verlassen müssen. Der Umstand aber, daß § 40 dem Lotsen gar nicht bekannt war, gab Veranlassung, dies hervorzuheben.

In dem Tenor des Seeamtsspruches ist des § 40 mit keiner einzigen Silbe erwähnt und auch in den Gründen ist Herrn Möller mit keinem Worte ein Tadel ausgesprochen worden. Konstatiert wurde allerdings, der Wahrheit entsprechend, daß Herr Möller die Vorschriften für die Weser nicht kennt, obgleich er sie an Bord haben müßte und ferner auch, daß der Lotse, auf den er sich verlassen hatte, auch nicht genügend mit den Sonderbestimmungen für die Weser vertraut war. Es lag für Herrn Möller keine Veranlassung vor, einen berechtigten Vorhalt, den der Herr Reichskommissar dem Lotsen machte, als einen an Herrn Möller gerichteten unverdienten Tadel hinzustellen. Die Schuld an dem Zusammenstoß ist sowohl vom Herrn Reichskommissar als auch vom Seeamte nur dem Fischdampfer gegeben worden.

Ich bedaure, daß sich Herr Möller nicht erst genauer informiert hat, ehe er in einem von Seeleuten viel gelesenen Blatte seine Darstellung über den ihm ausgesprochenen Tadel gegeben hat. Der Vorwurf kann ihm nicht erspart werden, daß diese Darstellung nicht den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Der vorliegende Fall ist nicht dazu geeignet, als ein weiteres Glied in der Kette von Beweisen für die Reformbedürftigkeit des Gesetzes vom 17. Juli 1877 zu dienen. Vielleicht hätte die Redaktion der »Hansa« ihn auch nicht für geeignet gehalten, wenn ihr diese Darstellung des Ganges der Verhandlung bekannt gewesen wäre.

Bremen, den 27. Juni 1904. A. Mühleisen.

* * *

Anmerkung der Redaktion. Die vorliegende Darstellung des Herrn Oberlehrer *Mühleisen* ändert die Auffassung, die durch die Schilderung (No. 25 S. 296) des Herrn Kapt. *Möller* hervorgerufen ist. Nach der Ansicht des Herrn Möller, die wir, da er mit seinem Namen eintrat, für richtig halten mußten, hatte der Herr Reichskommissar ungerechte Vorwürfe erhoben; nach Herrn Mühleisen war das Gegenteil der Fall. Aus Rede und Gegenrede ließ sich keine einwandsfreie Meinung bilden. Um zu ihr gelangen zu können, war ein Einblick in die Akten der seeamtlichen Verhandlung erforderlich. Auf unsere Bitte hat Herr Mühleisen veranlaßt, daß uns Spruch und Gründe des Seeamts sowie die protokollierten Ausführungen des Herrn Reichskommissars zugänglich gemacht worden sind. Aus diesem Material geht hervor, daß der Reichskommissar dem Kapitän überhaupt keinen Tadel hat zuteil werden lassen, daß also die Ursache, deretwegen wir als Redaktion Stellung zu den Ausführungen des Herrn Möller genommen haben, nicht vorhanden war und daß demgemäß Herr Mühleisen Recht hat, wenn er im Gegensatz zu unserer redaktionellen Bemerkung ausspricht: »daß der vorliegende (S. 296) Fall nicht dazu geeignet ist, als ein weiteres Glied in der Kette von Beweisen für die Reformbedürftigkeit des Gesetzes vom 17. Juli 1877 angesehen zu werden.«

Da dem Bremerhavener Seeamt insbesondere aber seinem Reichskommissar durch die Ausführungen des Herrn Möller Unrecht geschehen ist, insbesondere aber, weil diese seeamtliche Untersuchung für die Weserfahrer sehr lehrreich ist, werden wir in nächster Nummer auf die Stellungnahme beider Instanzen eingehend zurückkommen.

Witterungsverhältnisse im Nordatlantik. (Juli.)

(Monatskarte der Seewarte.)

Luftdruck und Winde. Die Luftdruck-Verhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean zeigen im Juli den sommerlichen Charakter am ausgeprägtesten. Die barometrischen Depressionen sind im Juli nur wenig entwickelt, dem entsprechend *ist das Wetter in diesem Monat überwiegend ruhig.* Das Hochdruckgebiet bei den Azoren ist jetzt am stärksten ausgebildet, die unregelmäßigen Änderungen des Barometers sind gering, daher die westlichen Winde zwischen 40° und 55° N-Br. stetiger als in anderen Monaten und nur selten stark. Westlich von 30° W-Lg. haben diese Winde überwiegend SW-Richtung, an der europäischen Festlandsküste wehen sie jetzt häufiger aus NW als aus SW. Südlich von 35° N-Br. gehen sie im Osten durch Nordwinde, im Westen durch Südwinde allmählich in den Passat über.

Der *N-O-Passat* ist zu dieser Jahreszeit durchschnittlich am schwächsten; seine Nordgrenze hat im Juli und August ihre nördlichste Lage während des ganzen Jahres. An seiner äquatorialen Grenze liegt ein Gebiet von Windstillen, das ihn von dem jetzt vollkommen entwickelten Südwestmonsun scheidet. Letzterer geht durch allmähliches Umbiegen in den sich weit nördlich von der Linie ausdehnenden Südostpassat über. Nach sehr umfangreichen Schiffsbeobachtungen liegen unter den für die Segelschiffe vorzugsweise in Betracht kommenden Längen die Grenzen von Monsun und Passaten im Juli durchschnittlich, wie folgt:

NO-Passat, Südgrenze	13.6° N-Br. in 21.1° W-Lg.	
	11.6° » » 26.7° »	
SW-Monsun, Nordgrenze	9.5° » » 23.7° W-Lg.	
	10.0° » » 29.0° »	
SO-Passat, Nordgrenze	5.2° » » 19.7° »	
	6.3° » » 27.9° »	

Stürme. Stürme sind im nördlichen Teile des Nordatlantischen Ozeans im Juli verhältnismäßig selten. Nur in drei Fünfgradfeldern östlich und südlich von der Neufundlandbank, an der Grenze des Golfstroms und über demselben erreicht der Wind mit Stärke 8 oder mehr die Anzahl von 7 bis 11 ‰, sonst bleibt die Häufigkeit überall unter 4 ‰. Südlich von einer Linie, die von Kap Finisterre über die Azoren nach Savannah führt, kommen Stürme nicht vor, höchstens daß der Passat in seltenen Fällen bis zur Stärke 8 ansteigt.

Orkane. Orkane in der Gegend der Kap Verdeschen Inseln und in Westindien kommen im Juli noch verhältnismäßig sehr selten vor. Von 216 Orkanen, die in den westindischen Gewässern in den Jahren 1493 bis 1855 beobachtet worden sind, fielen nur 29 in den Juli; dabei bedenke man, daß überhaupt nur 1 bis 2 Orkane im Durchschnitt auf jedes Jahr kommen.

Lufttemperatur. Die Temperatur der Luft hat im ganzen Gebiete des Nordatlantischen Ozeans zugenommen, mit Ausnahme von einem kleinen Gebiet in der südöstlichsten Ecke, in der Bucht von Guinea, wo unter dem Einfluß der großen

Regen die kühle Jahreszeit herrscht. Die Isothermen sind infolgedessen gegen den Monat Juni alle nordwärts verschoben, wie die kleine Karte der Monatsmittel auf der Rückseite der Monatskarte für den Nordatlantischen Ozean deutlich zeigt. Die Reisen zwischen New-York und dem Englischen Kanal verlaufen ungefähr parallel der 17.5°-Isotherme, bei Reisen in Westindien hat man auf Temperaturen von 28° bis 30° zu rechnen, bei solchen in den Gewässern von Kamerun nur auf Temperaturen von 25° bis 27°.

Wassertemperatur. Die Wassertemperatur hat gegen den vorhergegangenen Monat noch um etwa 2° zugenommen, am meisten zwischen 45° und 35° N-Br., wo die Zunahme bei dem vermehrten Antrieb des Golfstroms durch südwestliche Winde stellenweise 4° erreicht. Das Maximum von 28° oder noch mehr findet man in den westindischen Gewässern und in der Florida-Straße, das Minimum von 10° bis 11° auf der Neufundlandbank und an deren Ostrande.

Nebel. Der Nebel erreicht im Juli das Maximum der Häufigkeit. In der Umgebung von Neufundland, wo er auch jetzt am meisten herrscht, beträgt die Durchschnittszahl der Stunden mit Nebel im Monat über 300. Die Linie von über 100 Stunden mittlerer Dauer des Nebels läuft von 30° W-Lg. an nördlich von 50° N-Br. entlang, folgt den Buchten der Wasserisothermen und trifft die amerikanische Küste bei Kap Henlopen. Südlich von 40° N-Br. ist das Wetter so gut wie nebelfrei, nur an der amerikanischen Küste bis Kap Hatteras und an der Westküste der Pyrenäischen Halbinsel kommt etwas mehr Nebel vor. Auf dem Dampferwege vom Kanal bis 30° W-Lg. hat die Häufigkeit ebenfalls erheblich zugenommen. Auf dem Dampferwege nach Süden herrscht von der Breite von Madeira bis nach den Kap Verdeschen Inseln oft sehr diesige, unsichtige Luft.

Eis. In normalen Jahren liegt die mittlere Treibeisgrenze für Juli schon wieder etwas nördlicher als die mittlere Junigrenze; aber der Monat Juli ist im ganzen kein gerade eisarmer Monat; von den näher untersuchten 12 Jahren 1880 bis 1891 waren 9 Jahre, in denen im Juli ziemlich viel Eis gesichtet wurde, nur 3 Jahre, in denen der Juli wenig oder kein Eis brachte.

Deutscher Nautischer Verein.

Erstes Rundschreiben. Oldenburg i. G., 1. Juli 1904.

Vom Vereinstage. Der stenographische Bericht über die Verhandlungen des diesjährigen Vereinstages ist inzwischen im Druck fertig gestellt und den Mitgliedern übersandt worden.

Die infolge der vom letzten Vereinstage gefaßten Beschlüsse erforderlichen Eingaben sind ebenfalls inzwischen den zuständigen Stellen eingereicht worden. Die Ausführung dieser verschiedenen Eingaben hat der bisherige Geschäftsführer des Deutschen Nautischen Vereins, Herr Syndikus Dr. Boysen-Kiel, noch gütigst übernommen.

Auf dem diesjährigen Vereinstage sind die nachfolgenden Anträge als nicht dringlich zurückgestellt worden:

1. Antrag des Nautischen Vereins zu Hamburg, betreffend die Abgabenfreiheit auf natürlichen Wasserstraßen.
2. Antrag des Nautischen Vereins zu Leer auf Vertiefung der Ems von Börsum bis zur Leerer Schleuse.
3. Antrag desselben Vereins auf Verhandlung über Nacht- und Tagsignale für Schiffe vor einem Treibanker.

Weiter war von dem Herrn Reichskommissar des Seeamts Bremerhaven angeregt worden, die Frage der Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Nachtrettungsbojen erneut in allen Berufskreisen in Erwägung zu ziehen.

Ich richte an die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins die Bitte, zu diesen verschiedenen Anträgen bezw. Anregungen Stellung zu nehmen und das Resultat ihrer Stellungnahme mir mitteilen zu wollen.

Änderung des Statuts. Auf dem diesjährigen Vereinstage ist eine Kommission gewählt worden, die sich mit der Frage der Änderung des Statuts des Deutschen Nautischen Vereins beschäftigen soll. Dieser Kommission gehören an die Herren: Böger-Hamburg, Rösing-Bremen, Dr. Boysen-Kiel, Rodenacker-Danzig, Pieper-Stettin.

Es wäre wünschenswert, daß die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins sich mit dieser Angelegenheit beschäftigten und etwaige Wünsche mir oder einem Mitgliede der Kommission baldmöglichst mitteilten.

Internationale Schiffsvermessung. Auf dem diesjährigen Vereinstage wurde auf Antrag des Nautischen Vereins zu Hamburg folgender Beschluß gefaßt:

»Der Deutsche Nautische Verein beschließt, Erhebungen darüber anzustellen, ob ein einheitliches, internationales Schiffsvermessungsverfahren (auf der Basis des deutsch-englischen Meßbriefes) zweckmäßig ist und im Interesse der deutschen Reedereien liegt.«

Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins ersuche ich ergebenst, zu dieser Angelegenheit Stellung zu nehmen und das Resultat derselben mir mitteilen zu wollen.

Haftung der Reeder. Aus dem diesjährigen Vereinstage ist auf Antrag des Nautischen Vereins zu Hamburg folgender Beschluß gefaßt worden:

»In Anbetracht der einschneidenden Bedeutung einer Beschlußfassung über die Beseitigung der Haftung des Reeders für nautisches Verschulden seiner Angestellten diesen Beschluß zu vertagen, bis die Einzelvereine Zeit gehabt haben, sich eingehend mit dieser Frage zu beschäftigen.«

Ich bitte daher die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen und mir von ihrer Stellungnahme baldigst Mitteilung zu machen.

Leuchtfeueranlage bei Hyllekroog auf der Insel Laaland und bei Kjes-Nor auf der Insel Langeland. Der Herr Staatssekretär des Innern teilt mir folgendes mit:

»Nach einem Berichte des Kaiserl. Gesandten zu Kopenhagen sind in dem durch den dänischen Reichstag nunmehr angenommenen Finanzgesetz für das Jahr 1904/05 Mittel in Höhe von 63 000 Kr. für eine neue Leuchtfeueranlage bei Hyllekroog auf der Südspitze der Insel Laaland und von 170 000 Kr. für ein Leuchtfeuer und ein Nebelsignal bei Kjes-Nor auf der Insel Langeland vorgesehen.«

Untersuchung auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen. Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg teilt mir mit, daß ihr vom Großherzoglich Oldenburgischen Staatsministerium ein Entwurf von Vorschriften über die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zur gutachtlichen Äußerung übersandt worden sei. Die genannte Kammer hat im allgemeinen gegen den Entwurf Einwendungen nicht zu erheben, jedoch den Wunsch ausgesprochen, daß bei der Wahl der Ärzte die zuständigen Landesbehörden möglichst Hand in Hand mit der See-Berufsgenossenschaft gehen möchten, so daß, wenn irgend möglich, die von den Landesbehörden beauftragten Ärzte zugleich Vertrauensärzte der See-Berufsgenossenschaft seien, denn es könne nur vorteilhaft sein, wenn die zu führenden Register von denselben Ärzten gleichmäßig und gleichlautend sowohl für die Landesbehörden als für die See-Berufsgenossenschaft geführt würden.

Zu den dem Entwurf beiliegenden Mustern von Bescheinigungsformularen war die Kammer der Ansicht, daß

sich eine erhebliche Vereinfachung dadurch erzielen ließe, wenn die Untersuchung auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen auf einer Bescheinigung zum Ausdruck gebracht würde, und, ähnlich wie bei der See-Berufsgenossenschaft, verschiedenfarbige Formulare zur Verwendung kämen. Es würde dadurch den Ärzten viel Schreibarbeit erspart, der Untersuchte erhalte nur einen Zettel statt zwei, und den Musterungsbeamten werde durch die farbigen Zettel das Eintragen in die Seefahrtsbücher sehr erleichtert. Es dürfte sich daher empfehlen, wenn auch hier die Landesbehörden mit der See-Berufsgenossenschaft Hand in Hand gingen und gleichlautende, gleichfarbige, möglichst einfache Bescheinigungen wählten, ähnlich den Formularen der See-Berufsgenossenschaft. Zweckmäßigerweise müßte allerdings auf den Bescheinigungen der volle Vor- und Zuname und Stand sowie Ort und Zeit der Geburt und die Unterschrift des Untersuchten verlangt werden, damit Verwechselungen und Mißbräuche möglichst vermieden würden.

Der Entwurf dieser Vorschriften ist dem Deutschen Nautischen Verein bisher nicht zugegangen. Sollten noch weitere Einzelmitglieder des Vereins sich zu diesem Entwurf geäußert haben, so bitte ich, mir ihre Stellungnahme gefl. abschriftlich mitteilen zu wollen.

Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen. Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg teilte mir mit, daß ihr vom Großherzoglich Oldenburgischen Staatsministerium der Entwurf einer Verordnung, betr. die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen, zur gutachtlichen Äußerung übersandt worden sei, sie aber irgendwelche Bedenken gegen diesen Entwurf nicht zu erheben gehabt habe.

Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge. Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg hat zu einem Entwurf, betr. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und zu den zu diesem Entwurf geäußerten Wünschen des Deutschen Seefischereivereins Stellung genommen. Gegen den Entwurf hat die Kammer Bedenken nicht zu erheben, wohl aber gegen die vom Deutschen Seefischereiverein zu diesem Entwurf gemachten Abänderungsvorschläge. So spricht sich die Kammer entschieden gegen den Vorschlag aus, offenen Booten auch jenseit der landesherrlichen Grenzen Ausnahmen bezüglich der Lichterführung zu gestatten, da solche Ausnahmen höchst gefährlich werden könnten, auch kaum zu erwarten sei, daß ein solcher Antrag bei England Annahme finden würde. Auch den weiteren Vorschlag des Deutschen Seefischereivereins, betr. Lichter der Fahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube, bekämpft die Kammer mit dem Hinweis darauf, daß sehr leicht Gefahren für die Schiffahrt daraus entstehen könnten, wenn man Fahrzeuge mit Dampfkraft-Fortbewegungs-Einrichtungen mit den für Segler bestimmten Signalen ausrüste. So würde z. B. sehr leicht ein Zusammenstoß herbeigeführt werden können, wenn man in absolut windstiller Nacht einem derartigen Fahrzeuge begegnet, von dem man nach seinem Signal und dem herrschenden Wetter annehmen muß, daß es sich nicht fortbewegen kann, während es sich in Wirklichkeit, wenn auch nur langsam, fortbewegt.

Auslegung eines Feuerschiffes nördlich von Norderney. Am 23. März d. J. hat in Berlin eine vom Herrn Minister für Handel und Gewerbe und vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten anberaumte Kommissionssitzung stattgefunden, in der die Frage erörtert worden ist, an welchem Punkte gegebenenfalls ein Feuerschiff nördlich von Norderney am zweckmäßigsten auszulegen sein würde. An dieser Kommissionssitzung hat als Vertreter des Deutschen Nautischen Vereins Herr Navigationsinspektor W. Meißel zu Bremerhaven teilgenommen.

Volk'sche Rettungsboje „Salus". Vom Herrn Staatssekretär des Innern ist mir Abschrift einer Eingabe des Patentanwaltes Louis Golle zu Wiesbaden, betr. die Volk'sche Rettungsboje „Salus" nebst den zugehörigen Zeichnungen übersandt worden. Die Schriftstücke stehen den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins auf Wunsch zur Verfügung.

Statistische Mitteilungen. Vom Kaiserlich Statistischen Amt sind mir Sonderabdrücke aus den Vierteljahrsheften der Statistik des Deutschen Reichs zugegangen, enthaltend eine Arbeit über

1) den Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Juni 1903 und die Bestandsveränderungen im Jahre 1902;
2) die Verunglückungen (Verluste) deutscher Seeschiffe in den Jahren 1901 und 1902;
3) die Schiffsunfälle an der deutschen Küste während des Jahres 1902.

Den Mitgliedern des Deutschens Nautischen Vereins übersende ich mit diesem Rundschreiben je ein Exemplar dieses Sonderabdruckes.

Verschiedenes. Von Herrn Navigationslehrer Hahn in Leer ging mir ein von ihm verfaßtes und soeben erschienenes Werk, betitelt: »Das Wetter, die Winde und die Strömungen der Meere«, zu. Im Vorwort heißt es:

»Die langjährige Behandlung des hier bearbeiteten Stoffes beim Unterricht sowie ein ausgedehnter Gedankenaustausch mit Kollegen und noch zur See fahrenden Schiffskapitänen und Schiffsoffizieren über die ihnen nach dieser Richtung hin gebotenen Hilfsmittel haben mich von dem Bedürfnis einer solchen Zusammenfassung überzeugt und so die Herausgabe dieser Arbeit veranlaßt. Dieselbe soll nicht die Segelhandbücher unserer Deutschen Seewarte ersetzen, sondern sie soll in der Navigationsschule und an Bord auf den ausgiebigen Gebrauch derselben vorbereiten.«

Das Buch ist in Hamburg bei Eckardt & Messtorff erschienen und hat, wie mir der Verfasser schreibt, vor seinem Erscheinen der Seewarte vorgelegen. Ich möchte nicht unterlassen, die beteiligten Kreise auf das sehr zu empfehlende Werk aufmerksam zu machen.

Ferner sind mir folgende, die Seeschiffahrt betreffende Veröffentlichungen zugegangen:

1. Vortrag des Chemikers Gronwald über Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungssysteme.
2. Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1903, von E. Knipping.
3. Heft 18 der Zeitschrift »Pilote«.
4. Protokoll der Verhandlungen des XI. Verbandstages des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine.
5. Monatskarten für den Nordatlantischen Ozean für April, Mai, Juni und Juli.
6. Vierteljahrskarte für die Nord- und Ostsee Sommer 1904.

Zur Aufnahme in den Deutschen Nautischen Verein hat sich angemeldet der Reederverein für den Bezirk der Handelskammer zu Flensburg.

Nach § 11 der Satzungen des Deutschen Nautischen Vereins hat der Vorsitzende die Interessen des Verbandes auch außerhalb des Vereinstages wahrzunehmen. Zu diesem Zwecke sollen nach demselben Paragraphen, Absatz 2 die dem Verbande angehörenden Vereine ihm über ihre Tätigkeit laufende Mitteilungen zukommen lassen und ihn namentlich von allen wichtigen Angelegenheiten rechtzeitig in Kenntnis setzen. Da mir nun seit der Übernahme meines Amtes bislang von keinem der dem Verbande angehörenden Vereine irgendwelche derartige Mitteilungen zugegangen sind, gestatte ich mir höflichst, die Mitglieder an diese Bestimmung zu erinnern und sie zu bitten, mir regelmäßig von allen die Kreise des Deutschen Nautischen Vereins interessierenden Angelegenheiten, mit denen sie sich befaßt haben, möglichst bald eine Mitteilung zugehen zu lassen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Geh. Kommerzienrat **Schulze.**

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Strandung D. »Helen Heidmann« in der Elbmündung. Unter der Führung des Lotsen von Appen*) wurde, nachdem das dritte Feuerschiff einkommend passiert war, SSO und dann SzO½O gesteuert, als das Schiff gleich darauf (im sog. Eitzenloch) festkam. Die ersten Abbringungsversuche blieben resultatlos; erst nachdem ein Teil der Ladung geworfen worden war, kam mit Hilfe mehrerer Schleppdampfer das Schiff vom Grunde frei. Im Gegensatz zum Lotsen, der behauptet von Elbe III aus SO½O haben steuern lassen, ergibt die Beweisaufnahme, daß der Lotse das III. mit dem IV. Feuerschiff verwechselt und dadurch die Strandung herbeigeführt hat. Da sich der Lotse, ohne einen Bericht über seine Navigierung an seine vorgesetzte Behörde abgestattet zu haben, sofort in ärztliche Behandlung gegeben hat und da er selbst zugibt, sehr nervös gewesen zu sein, war beantragt worden, seinen Geisteszustand zu untersuchen. Das auf diese Prüfung begründete Gutachten, das mit dem Urteil des Leiters vom Cuxhavener Krankenhaus übereinstimmt, stellte beim Lotsen von Appen eine Gehirnerweichung fest, die zur Zeit des Unfalls bereits bestanden habe. Unter diesem Gesichtspunkt beantragte der Reichskommissar, nachdem er die Vorgänge bis zur Strandung kurz rekapituliert hatte, dem Lotsen, der von seiner Behörde pensioniert ist, das Schifferpatent zu entziehen. Diese Maßnahme sei nicht im strafrechtlichen Sinne, sondern im Allgemeininteresse erforderlich. Über die Handlungsweise des Kapitäns, der zur Zeit der Strandung nicht auf der Brücke sich befunden hat, hat der Reichskommissar unter den obwaltenden Umständen nichts zu bemerken. Die Bergungsmaßnahmen des Kapitäns sind durchaus anzuerkennen.

Der Spruch des Seeamts lautet:

»Der deutsche Dampfer »Helen Heidmann« (L. G. M. S.) ist am 5. Mai 1904 morgens um 2 Uhr im Eingang des Eitzenlochs gestrandet, und nur nach Werfen eines Teiles der Ladung und nach Leichtern nach zwei Tagen abgekommen. Die Strandung ist dadurch herbeigeführt, daß der Lotse Hans Julius von Appen infolge eines krankhaften Geisteszustandes einen derart unrichtigen Kurs eingeschlagen hat, daß die Strandung notwendigerweise erfolgen mußte. Der krankhafte Zustand des Lotsen Hans Julius von Appen ist ein derartiger Mangel in den für einen Schiffer erforderlichen Fähigkeiten, daß ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird. Der Schiffsbesatzung im übrigen ist kein Verschulden an dem Unfalle zur Last zu legen. Die hinterher zur Abbringung des Dampfers ergriffenen Maßregeln waren nach Sachlage durchaus angemessen.«

*) Es ist derselbe Lotse, dem im Jahre 1901 vom Seeamt zu Hamburg (Kollision »Milano«. 8. Jahrgang 1901, S. 15, 50, 85, 185) das Schifferpatent entzogen worden war, während das Oberseeamt ihm das Patent belassen hatte.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Das hamburgische Amtsblatt gibt folgende Berichtigung der Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe vom 20. April bekannt: Die Reede von Brockdorf wird begrenzt: elbabwärts durch die rechtweisende Peilung Nord 55° Ost des Brockdorfer hohen Leuchtturmes, bezw. Leuchtfeuers, elbaufwärts durch die rechtweisende Peilung Nord 17° Ost desselben Leuchtturmes, ostwärts durch die rechtweisende Peilung Nord 44° West des Scheelenkuhlener Leuchtturmes bezw. Leuchtfeuers.

* * *

Im Dwarsgatt auf der Außenweser hat eine derartige Versetzung des Fahrwassers stattgefunden, daß sich eine völlige Änderung bezw. Verbesserung der Befeuerung zwischen dem Dwarsgatt und Bremerhaven als notwendig erwiesen hat. Die Kosten derselben werden oberflächlich auf 150 000 Mk. geschätzt. Das Projekt unterliegt noch den drei Uferstaaten zur Genehmigung, von der bremischen Bürgerschaft ist es bereits genehmigt.

* * *

In dem Streik der Kohlenschauerleute in Hamburg sind Änderungen nicht eingetreten, die Einstellung neuer Arbeitskräfte vollzieht sich befriedigend und ohne Störung. Als Wohnschiff gilt nach wie vor »Gjedser«.

* * *

Eine Schiffsbank als Rettungsvorrichtung, versehen mit Korkfüllung, Schotten und selbständig schließenden Ventilen ist den Herrn Brehm & Schubnell, Hamburg, patentiert worden. Dieser Apparat dürfte sich vorzüglich für Flußpassagierdampfer eignen.

* * *

Auszeichnung. Das Kommandeurkreuz des Olaforden I. Klasse ist vom König Oskar den Herren Generaldirektoren Ballin und Dr. Wiegand verliehen worden.

* * *

Ausland.

In einer Aufmerksamkeit erregenden Broschüre empfiehlt der österreichische Reichsratsabgeordnete Dr. Karl Urban eine Kanalverbindung zwischen Wien und Triest, deren Kosten er auf 400 Millionen Kronen feststellt. Techniker und Finanzleute werden zur Prüfung des Projekts aufgefordert.

* * *

Auf der am 2. Juli in Nykjöbing abgehaltenen Jahresversammlung des Vereins dänischer Segelschiffsreeder wurde ein Antrag angenommen: eine beträchtliche Ermäßigung der dänischen Lotsengebühren zu erstreben. Ferner wurde der Wunsch ausgesprochen, daß das Lotsenwesen zu einer kommunalen anstatt wie jetzt einer staatlichen Einrichtung umgestaltet werden möchte. (Bei uns eher das entgegengesetzte Bestreben. D. R.)

* * *

Kaum hat sich die Erregung über die furchtbare Katastrophe in New-York etwas gelegt, da wird schon ein weiterer schrecklicher Seeunfall gemeldet. Der dänische Passagierdampfer »Norge« ist auf Rockall, dem einsamen Felsen quer ab vom Norden Schottlands gelaufen und hat hunderte von Menschenleben mit sich in die Tiefe gezogen. Nach der allerdings privat gemachten Aussage seines Kapitäns ist die Strandung auf einer blinden Klippe 18 Sm. südlich von Rockall geschehen. Ist das richtig, dann verdient diese Mitteilung weiteste Verbreitung.

* * *

Um das seit Jahren angestrebte Kanalprojekt (Onega See — Weißes Meer) zu verwirklichen, sind Voruntersuchungen auf der Strecke angestellt. Hierbei hat sich herausgestellt, daß 130 Werst dieses Wasserweges für die Schiffahrt bereits jetzt geeignet sind und nur auf einer Strecke von 90 Werst Vertiefungs- und Reinigungsarbeiten sowie Schleusenbauten vorgenommen werden müssen. Die Kosten würden sich bei einer Wassertiefe von 9 Fuß auf 7 900 000 Rubel stellen.

* * *

Das Leichenschaugericht in New-York führt das Unglück des Dampfers »General Slocum« auf »übles Verhalten der Direktoren der Reederei« zurück. So lautet die Wolff'sche Depesche, wahrscheinlich soll damit gesagt sein, daß die Seetüchtigkeit des Dampfers zu wünschen übrig gelassen hat.

* * *

Das Lizard-Feuer, bisher ein weißes Blitzfeuer mit Einzelblitzen von 0,21 Sek. Dauer, Folge und Wiederkehr 5 Sek., ist in ein weißes Blitzfeuer mit Einzelblitzen von 0,13 Sek. Dauer, Folge und Wiederkehr 3 Sek., verändert worden. Im übrigen ist das Feuer nicht verändert worden.

* * *

Der erste größere Turbinen-Seedampfer, die »Turbinia« (260' Länge) hat die Fahrt nach Neu-Schottland in sechs Tagen zurückgelegt. Bei der Probefahrt lief er 22½ Meilen.

* * *

Die Regierung des Commonwealth beabsichtigt die Herbeiführung einer Einheitlichkeit in Quarantäne-Vorschriften für Australien.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde ist von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu den beiden bereits bestellten **Dampfern** noch ein dritter in Auftrag gegeben worden. Derselbe soll wie die beiden andern eine Größe von reichlich 4000 t R. und eine Maschine von ca. 2000 Pferdekräften erhalten; ebenso wird er imstande sein, 50 Passagiere in der Kajüte und 400 im Zwischendeck aufzunehmen.

* * *

Die beiden neu zu erbauenden **Dampfer der Nordsee-Linie** in Hamburg, über die, da sie Turbineneinrichtung erhalten sollen, seit mehreren Wochen Verhandlungen mit verschiedenen Werften gepflogen sind, werden bei einer Länge von 300' eine Breite von 38' haben und zur Aufnahme von 2000 Passagieren eingerichtet werden.

* * *

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft erhielt vor kurzem von der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen den Bau eines weiteren **Dampfers** von ca. 6100 t in Auftrag.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Neptun-Werft in Rostock lief am 25. Juni der für die Nordostsee-Reederei erbaute Dampfer »**Borkum**« von 1100 t glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind 213' 0" × 30' 6" × 16' 4". Das zum Schiffe verwendete Baumaterial ist deutscher Siemens-Martin-Stahl, und zwar der Klasse * 100 A 4 L (E) entsprechend. Das Schiff ist als Eindeckschiff mit Brücke und Back konstruiert und erhält einen Doppelboden nach dem Zellensystem, sowie Schlingerkiele und Schotten. Die Maschine soll dem Schiff im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 11 Meilen verleihen. Ihre Abmessungen sind 410 × 650 × 1060 mm Zylinderdurchmesser; gemeinsamer Hub 730 mm. Der Dampfentwicklung dienen zwei große Heizkessel mit rückkehrenden Röhren von etwa 200 qm Heizfläche und 13 Atmosphären Überdruck.

* * *

Probefahrten.

Am 4. Juli wurde mit dem für Rechnung der Reederei H. C. Horn, Schleswig, bei der Flensburger Schiffbau-Ges. neuerbauten Dampfer »**Therese Horn**« eine Probefahrt unternommen, welche in jeder Hinsicht zufriedenstellend verlief. Das Schiff, welches eine Tragfähigkeit von reichlich 4800 t besitzt, hat folgende Größenabmessungen: 312 × 45' 2" × 28' 6". Von Kapt. H. Hübsch geführt, setzte der Dampfer nach beendeter Probefahrt seinen Kurs fort.

* * *

Der neue Riesendampfer der White Star Line »Baltic«, das zurzeit größte Schiff der Welt, der am 30. Juni von Liverpool aus seine erste Reise nach New-York angetreten hat, mißt 24 000 t, 725,6 × 75 × 49; er hat Einrichtungen zur Aufnahme von 3000 Passagieren, nämlich 370 in der I. Kajüte und 2600 in der II. Kajüte und im Zwischendeck und soll 17 Meilen laufen. Zur Aufnahme von Ladung finden sich in der »Baltic« Räume von über eine Million Kubikfuß. Die Quadruple-Expansionsmaschinen haben einen Kohlenverbrauch von 250 t pro Tag. Die Raumtiefe der »Baltic« ist bei den Dimensionen mit 49 Fuß angegeben, doch liegt von den verschiedenen, über dem Hauptdeck befindlichen Decks das obere noch volle 39 Fuß höher, so daß man auf diesem 88 Fuß über dem Kiel und wenn das Schiff 28 Fuß tief liegt noch 60 Fuß über dem Wasserspiegel steht. Der volle Tiefgang beträgt 33 Fuß und das Schiff hat, wenn es bis zur Ladelinie im Wasser liegt, ein Deplazement von 40 000 t.

Vermischtes.

Das Heft XX des von der Seewarte herausgegebenen »**Pilote**« enthält Beiträge zur Küstenkunde über Häfen auf Porto Rico (San Juan, Fajardo, Arroyo, Guayanilla), Ensenada de Mora, Parana-Häfen (Parana-Fahrt, Colastiné, Diamante, Parana und Santa Elena 198), Aleuten, Rat-Inseln und Kiska-Insel, Alaska (Unalaska, Innere Durchfahrt von Klawak nach dem Hafen von Copper), Queen Charlotte-Sund und Smith-Bucht, Br. Columbia, Häfen am Puget-Sunde (Ballard, Eagle-Häfen, San Benito, Ocós, Bahia de Caraquez, Puerto Montt, Ocean Island oder Paanopa, Gilbert-Gruppe. Zur Küstenkunde der Samoa-Inseln. Kurse und Entfernungen auf Dampferwegen. Entfernungs-Tabellen. Abgeschlossen am 8. Juni 1904.

Neue Schiffs-Vermessungsvorschriften der französischen Regierung. Von der Berechnung des Bruttogehalts sind nach der »Shipping Gazette« ausgeschlossen: Lichtschächte und Oberlichtbedeckungen, Kuppeln und Kajütsniedergänge, Kombüsen. Apparate zur Destillierung von Wasser für Mannschaft und Passagiere. Wasserklosets für die Besatzung und Passagiere, sofern nicht mehr als 12 Räume dazu Verwendung finden; Räume für Maschinen und Hilfsmaschinen (Rudermaschine oberhalb des Oberdecks), Ausbauten für Positionslaternen, Pieks, Luken, deren Gesamtgröße jedoch ½ pCt. der Brutto-Tonnage nicht überschreiten darf. Zur Bestimmung des abgabenpflichtigen Nettogehalts bei Seglern kommen in Abzug: Räume, die ausschließlich zum Gebrauch des Kapitäns, der Offiziere und der Mannschaft bestimmt sind, Räume für den Ruderbetrieb, das Gangspill, das Ankerspill unterhalb des Oberdecks, für Karten, Signale und andere Navigations-Instrumente (wo sich ein besonderes Kartenzimmer nicht befindet, ist ein Abzug von 3 Tons gestattet unter der Bedingung, daß die Kajüte, in der die Karten untergebracht sind, nicht selbst in die Reduktion einbezogen ist) und für einen kleinen Kessel unterhalb des Oberdecks. Auf Dampfern wird dieser Raum nur abgezogen, wenn dort die Hauptpumpe betrieben wird und mit der Maschine nicht in Verbindung steht. Diese Bestimmungen finden vom 1. Juli 1904 ab auf alle Schiffe sowohl die in Frankreich, wie die im Auslande gebauten, Anwendung, wenn sie für die Naturalisierung in Frankreich angemeldet sind. Vom 1. Juli 1904 ab müssen französische und fremde Schiffe die Schiffahrts-, Kai-, Lotsen- und andere Gebühren auf den Tonnengehalt bezahlen, der nach den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung festgestellt ist. Für französische Schiffe, die keine Abgaben zu zahlen haben, tritt das neue Maß bindend erst vom 1. Januar 1905 in Kraft.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Mai 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	19	39	18	51
Beschädigungen . .	340	170	317	170

Nach Flaggen geordnet gingen im Mai 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	4	norwegische	2	2
britische	5	18	österreichische	—	1
dänische	2	1	russische	1	1
deutsche	3	1	schwedische	—	3
französische	1	4	spanische	3	1
italienische	1	1	türkische	—	1
niederländische	—	1			

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. Juli. Das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Kapt. Evers wird in üblicher Weise geehrt und darauf Herr Kapt. Ahrens S. »Parchim« als Mitglied aufgenommen. Nach Besprechung der zahlreichen Eingänge beschäftigt sich die Versammlung mit einem auf dem Verbandstag unerledigt gebliebenen Antrag, der sich dagegen wendet, daß Ostsee-Tourendampfer nur mit einem nautischen Schiffsoffizier besetzt sind, während zwei zur Entlastung des Kapitäns und der Offiziere für erforderlich gehalten werden (S. 304). In einer Aussprache wurden, ohne daß ein Beschluß herbeigeführt wurde, vorwiegend zwei Gesichtspunkte geltend gemacht. Nach dem einen sei der Brauch, statt des II. Steuermanns einen Bootsmann zu fahren, auf den eigenen Wunsch der Kapitäne zurückzuführen, die lieber einen erfahrenen Bootsmann, den sie zu Schiffsarbeiten heranziehen können, an Bord haben, als einen jungen im praktischen Dienst unerfahrenen Steuermann. Auf der anderen Seite wurde dagegen behauptet, daß ein effektiver Mangel an jungen Steuerleuten die Ursache sei, wenn die Tourendampfer nur mit einem nautischen Schiffsoffizier besetzt seien. Ein Beschluß in dieser Angelegenheit wurde bis zur Herbstsession aufgeschoben. — Anlaß zur Aussprache gab ferner der in voriger Nummer erschienene Artikel über »Deutsche Tiefladernarken in englischen Häfen«. Es wurde eine Abhandlung als wünschenswert ausgesprochen, in der dem Kapitän sein Verhalten gegenüber Beamten des englischen Handelsamtes klar auseinandergesetzt wird. — Nächste Sitzung 3. August.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 28. Juni abgehaltenen Versammlung wurden 8 Herren als neue Mitglieder aufgenommen, und zwar 4 durch die Zentrale in Hamburg, 4 auf Veranlassung der Nebenstelle Hongkong. Unter den Eingängen fand die von der Seewarte eingesandte Wetterkarte des Nordatlantik für Juli großen Beifall, da sie mit den auf der Rückseite enthaltenen Angaben über Strömungen Vielen ein willkommenes Hülfsmittel für die praktische Navigation an die Hand gegeben hat. Ein Artikel der nautischen Zeitschrift »Hansa«, welcher verlesen wurde, zog eine interne Besprechung nach sich, deren Veröffentlichung nicht statthaft (? D. R.) erscheint. Da eine Tagesordnung nicht festgesetzt worden war, wurde die Versammlung nach Vornahme einer Ergänzungswahl in den Verwaltungsrat, geschlossen.

Büchersaal.

Meyers Grosses Konversations-Lexikon. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 ℳ. (**Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.**)

Bei dem ständigen Fortschritt in der Technik darf es uns nicht wundernehmen, daß dieses weitverzweigte Gebiet in einem Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens einen großen, mit jeder neuen Auflage wachsenden Raum einnimmt. Auch in dem soeben erschienenen VI. Bande von Meyers Großem Konversations-Lexikon finden wir eine solche Menge von Fachartikeln, daß wir hier unmöglich eine vollständige Aufzählung geben können, sondern uns mit einigen Proben begnügen müssen. Einen großen Raum nehmen die Artikel aus dem Gebiete der Elektrizität: Fernmeldeapparat, Fernsprecher, Fernphotograph, ein. Unter dem Stichwort »Feuer« und den anschließenden Artikeln: Feuerlöschmittel, Feuerschutz etc. sind die gegen Feuersgefahr vorhandenen Schutzmittel ausführlich behandelt und durch mehrere Tafeln veranschaulicht. Aus dem Gebiete des Maschinenwesens greifen wir nur die Artikel Fahrrad, Faßbaumaschinen, Feldeisenbahn, Feuerluftmaschinen, Filterpresse, Fördermaschinen heraus. Von weitern Artikeln der Technik erwähnen wir: Ergograph, Estrich, Feder, Festigkeit, Feuerungsanlagen, Filtrieren, Flaschenzug, Flußvermessung. Auch die Naturwissenschaft ist in allen ihren Disziplinen vertreten; wir führen nur die Artikel: Erdfrüchtler, Erle, Erzlagerstätten, Esche, Eucalyptus, Eulen, Euphorbiazeen, Farne, Fichte, Fische, Flechten, Fledermäuse, Fortpflanzung an. In das Gebiet der Physik und Chemie, Geologie und Mineralogie greifen die Artikel Erdgas, Erdstrom, Erz, Erzlagerstätten, Essig, Essigsäure, Fette, Fluor, Fluoreszenz, Flußspat, Foucault. Die Länder- und Völkerkunde ist durch die Artikel Erdkunde, Eskimo, Esthland, Finnland, Flandern, Florenz, Florida, Frankfurt a. M. sowie die Sammelartikel Europa, Frankreich vertreten. Die beiden letztern Abschnitte bringen in zahlreichen Unterartikeln alles Wissenswerte bis auf die neueste Zeit ergänzt und sind durch viele Karten erläutert. Aktuelles Interesse wird durch den russisch-japanischen Krieg der Abschnitt »Festungskrieg« finden, dem drei interessante Karten beigegeben sind. Auf weitere Einzelheiten des Textes können wir hier nicht eingehen, möchten aber noch die Artikel über Forst, Forstfach und die zugehörigen Themen erwähnen. Besondere Beachtung verdienen auch wieder die Tafeln, deren Anzahl gegen die frühere Auflage eine bedeutende Vermehrung erfahren hat. Wir führen namentlich die farbigen Tafeln: Euphorbiazeen, Farne, Fasanen, Prachtfische der südlichen Meere, Flaggen, Flechten, Fliegen- und Schneckenblumen, Forstinsekten, auf. Eine besondere Textbeilage: »Die wichtigsten Erfindungen« wird in zweifelhaften Fällen gute Dienste leisten.

»Die Unterseekabel in Wort und Bild« von **O. Moll,** Verlag **Westdeutscher Schriftenverein,** Köln. (Geb. in Original-Leinband Mk. 3.—).

Das vorliegende Buch führt uns zunächst in den Betrieb der ersten deutschen Kabelfabrik in Nordenham a. d. Weser und läßt ein Kabel vor unsern Augen entstehen. Es führt uns sodann mit dem sinnreich und zweckmäßig gebauten Kabeldampfer auf See, um uns eine Kabelverlegung und was noch schwieriger ist, eine Kabelausbesserung auf hoher See, wo das Kabel aus einer Tiefe von 4000 m gesucht und gehoben werden muß, zu zeigen. Eine Geschichte der Unterseetelegraphie, beginnend mit den ersten primitiven Kabellegungsversuchen, fortschreitend zur Entstehung des Weltkabelnetzes bis zur Legung der deutsch-atlantischen Kabel, birgt eine Fülle Materials. Das Buch schließt mit einem Hinweis auf die Bedeutung der Unterseekabel für Handel und Wehrmacht und die daraus sich ergebenden deutschen Zukunftsaufgaben im Bau von Unterseekabeln.

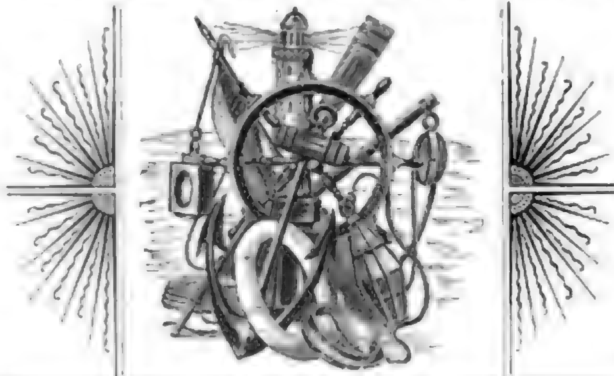
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Stettin, den 1. Juli 1904.

An den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, Hamburg.

Auf § 7 Abs. 2 unserer Verbandsstatuten Bezug nehmend, teilen wir ihnen mit, das während der Abwesenheit unseres Vorsitzenden eine aus drei Herren bestehende *Kommission* alles *Geschäftliche* mit dem geschäftsführenden Verein erledigen wird.

Die Herren sind die Kapitäne *R. Fotte, L. Schramm, R. Krüger.* Wir bitten Sie, vom 7. Juli cr. ab alle Sachen an Herrn Kapt. *R. Totte,* König Albert-Straße 8 p. senden zu wollen.

Der Seeschiffer-Verein Stettin: M. Bening.

Aussprache über die Seemannsordnung.

(Fortsetzung von Seite 316.)

Im Nachstehenden wird die vor vierzehn Tagen begonnene Besprechung der Verhandlungen des Verbandstages über das obige Thema fortgesetzt.

Verantwortlichkeit des Kapitäns (§ 116 ad 6) für Sonntagsarbeiten (§ 38) ohne sein Vorwissen.

Kapitäne waren zu einer Geldstrafe verurteilt worden, weil entgegen dem Verbot der Seemannsordnung im § 38 Abs. 1 am Sonntage gearbeitet worden war. Da diese Bestrafung erfolgte, obgleich nachgewiesen werden konnte, daß die Arbeiten, von Schiffsoffizieren aufgetragen, ohne Kenntnis des Kapitäns verrichtet wurden, rief diese Rechtsprechung in Schiffsführerkreisen Beunruhigung hervor und hatte zur Folge, daß sich der Verband auf Veranlassung des Hamburger Seeschiffer-Vereins auch mit dieser Angelegenheit beschäftigte. Nachdem Herr Kapt. Bendix der Stimmung, wie sie in Mitgliederkreisen herrschte, Ausdruck gegeben hatte, sagte Herr Geh. Ob.-Reg.-Rat v. Jonquières: »Eine Verurteilung des Kapitäns kann m. E. nur dann erfolgen, wenn er von der vorgenommenen Arbeit hätte wissen müssen; nur dann ist er strafrechtlich dafür verantwortlich zu machen, wenn ihm in dieser Beziehung der Vorwurf einer Fahrlässigkeit gemacht werden kann.«

Beförderungskosten für Kapitän und Schiffsoffiziere vom Anmusterungshafen zum Liegeplatz des Schiffes.

Im Hamburger Seeschiffer-Verein war die Meinung darüber geteilt: ob der Reeder zum Tragen dieser Kosten verpflichtet sei oder ob sie von den zu befördernden Kapitänen und Schiffsoffizieren bestritten werden müssen. Nachdem Herr Kapt. Frantz zu der zu dieser Frage erfolgten Aussprache Stellung genommen hatte, erwiderte der Herr Geheimrat: »Ich kann aus dem Wortlaute des Gesetzes eine Verpflichtung des Reeders nicht herauslesen, hierfür wird deshalb die freie Vereinbarung ausschlaggebend sein. Ich sollte jedoch glauben, daß sich dafür bald eine bestimmte Usance herausbilden wird, die beim Fehlen einer abweichenden Bestimmung der Seemannsordnung rechtswirksam sein würde; solange aber positive Vorschriften nicht getroffen sind, kann ein Anspruch auf Tragung der Kosten durch den Reeder nicht erhoben werden. Reeder, welche diese Forderung für recht und billig anerkennen, werden übrigens die Bezahlung der Kosten kaum versagen.

Was sind Tropen (§ 35) im Sinne der Seemannsordnung?

Weil wiederholt Klagen darüber laut geworden waren, daß sich der geographische Begriff »Tropen« in vielen Fällen nicht mit Tropenwetter, mit heißem Klima deckt und weil unter dieser Berücksichtigung der Absicht des Gesetzgebers mit Bezug auf die der Mannschaft zugestandene verkürzte Arbeitszeit nicht entsprochen werde, wurde Herr Geh. Rat v. Jonquières vom Vorsitzenden gefragt: ob es sich ermöglichen ließe, daß der Bundesrat nähere Bestimmungen über den Begriff »Tropen« im Sinne des Gesetzes treffe. Hierauf antwortete der Herr Regierungsvertreter: »In dieser Frage hatte sich die Technische Kommission für Seeschiffahrt bereits vor anderthalb Jahren ausführlich geäußert. Ich bedauere es außerordentlich, daß dieser Ausdruck in das Gesetz hineingekommen ist, ohne die Möglichkeit ihn rechtswirksam zu erläutern. Man hat regierungsseitig den seinerzeit von den Sozialdemokraten eingebrachten Antrag betreffend die Tropen-Dienstzeit zu sehr grundsätzlich bekämpft, man hätte m. E. mehr darauf Bedacht nehmen sollen, ihn zu modifizieren, etwa dahin, daß was unter »Tropen« zu verstehen ist, dem Bundesrate vorbehalten bleibe. Das ist nicht geschehen und jetzt ist im Verwaltungswege nichts mehr zu machen, um eine authentische Auslegung des Begriffs »Tropen« zu erhalten. Es wird also dabei bleiben müssen, daß unter Tropen die Gegend am Äquator zwischen 0 Grad bis 23½ Grad zu gelten hat.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 29. **Hamburg, den 16. Juli.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Lichterführung der Fischerfahrzeuge.

Aus dem in letzter Nummer veröffentlichten letzten Rundschreiben des Herrn Geh. Rat *Schultze* geht u. A. hervor, daß die Reichsregierung einen Entwurf zur Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge fertiggestellt und verschiedenen Körperschaften zur Stellungnahme zugestellt hat. Soweit uns bekannt, haben weder der Nautische Verein noch der Seeschiffer-Verein zu Hamburg diesen Entwurf erhalten, trotzdem sie durch ihr Vorgehen vor drei Jahren Anlaß gaben, daß der Frage der Lichterführung der Fischerfahrzeuge erneut ein öffentliches Interesse geschenkt wurde. Sind außer Fischern irgend welche Körperschaften zu einem Urteil über den Entwurf befugt, dann gewiß diese Vereine, deren graphische und textliche Darstellung der Verordnungen verschiedener Länder über die Lichterführung ihrer Fischerfahrzeuge sowohl der Nautischen Abteilung im Reichsmarineamte wie der Deutschen Seewarte zum Vorbilde gedient haben. Überhaupt verdankt der ganze Entwurf zu einer Lichterführung, als Vorschlag zur internationalen Einheitlichkeit, sein Entstehen doch nur dem Vorgehen dieser beiden Vereine. Ihre Mitglieder brachten die Angelegenheit im Nautischen Vereinstag und im Verbandstag der Seeschiffer-Vereine im Jahre 1901 vor und auf Grund ihrer Äußerungen kamen Konferenzen zustande, die von Vertretern der Reichsregierung beschickt worden sind. Aber schließlich geht uns die Sache ja nichts weiter an. Wir haben zu dem Rundschreiben eigentlich nur Stellung genommen, um uns durchaus auf den Standpunkt der Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg und in Gegensatz zu den Vorschlägen des Deutschen Seefischerei-Vereins zu stellen. Niemals dürfen offenen Booten außerhalb der Jurisdiktionsgrenze Ausnahmen in der Lichterführung gestattet werden. Dadurch würde das Hauptprinzip einer einheitlichen internationalen Lichterführung umgestoßen werden. Denn nur wenn eine Lichterverordnung so kurz und so einfach wie möglich gehalten ist, hat sie Aussicht internationale Anerkennung zu finden. Auch in der Auffassung über den anderen Antrag des Seefischervereins stimmen wir mit der Handelskammer durchaus überein. Motorfahrzeugen, deren Entwickelung heute noch unabsehbar ist, die aber allem Anschein nach eine Zukunft haben, darf nicht das Recht einer Lichterführung für Segelfischereifahrzeuge zugestanden werden. Abgesehen von den Mißverständnissen, die durch eine solche Lichterführung zum Nachteil fahrender Segelschiffe entstehen könnten, würde auch das ganze grundlegende Prinzip in der Lichterführung durchbrochen werden, wenn man Fahrzeuge mit Dampfkraft-Fortbewegungs-Einrichtungen mit den für Segler bestimmten Signalen ausrüsten

wollte. — Da wir von dem weiteren Inhalt des Entwurfs leider keine Kenntnis haben, sind wir auch außer Stande über ihn ein Urteil abzugeben.

* * *

Ein Leck auf See gedichtet

hat in ingeniöser Weise Kapt. Iver Mattsen, der Führer der norwegischen hölzernen Bark »Flora«. In einem schweren Sturm in der Bay von Biscaya sprang »Flora« durch heftiges Arbeiten im aufgeregten Seegang in der Nähe des Bugs an BB-Seite leck und machte sechs Fuß Wasser stündlich. Bis zum NO-Passat versuchte die Mannschaft durch eigene Kräfte des Wassers Herr zu werden, im Passat wurde, eine willkommene Hilfe, eine inzwischen aufgeriggte Windmühle in Betrieb gesetzt. Da aber beim Eintritt rauheren Wetters, das im SO-Passat und südlicher — »Flora« war nach Kapstadt bestimmt — zu erwarten stand, die Befürchtung nahe lag, daß sich der Leck gefahrdrohend für Schiff und Besatzung vergrößern konnte, beschloß der Schiffsführer der Gefahr in folgender durchdachter Weise zu begegnen. Er ließ sich einen Sack aus starkem Segeltuch — 16' lang, 6' im Umfang, 2' im Durchmesser — in der Form eines Windsacks anfertigen. Sechs Fuß oberhalb des unteren Endes, das wasserdicht abgeschlossen war, wurde in ein kopfgroßes Loch ein mit starkem Holzrahmen versehenes Stück Glas — aus einem Spiegel, von dem das Quecksilber entfernt war — angebracht. Etwas niedriger an beiden Seiten des Glases wurden als Ausläufer kleinerer Löcher wasserdichte Ärmel festgenäht. Um dem Sack eine runde Form zu geben, ließ Kapt. Mattsen von einer Stelle, die noch etwas niedriger als die Armlöcher lag, bis zur obersten Spitze innerhalb des Sacks in Zwischenräumen von etwa einem Fuß eiserne Tonnenbügel (von Fleischfässern) annähen. Inzwischen wurde eine Talje von einer Schiffsseite unter dem Kiel nach der anderen klar gemacht und ihr unterer Block in einen Stropp gehängt, der am unteren Ende des Sacks befestigt war. In einer anderen Talje hing der Sack. Als alles klar war, stieg der mit dem nötigen Handwerksgeschirr versehene Schiffsführer in den Sack. Der Bügel in Brusthöhe, die Füße am Boden steckte er die Arme in den hergerichteten Ärmel und fand sich mit dem Gesicht der Glasscheibe gegenüber. Der Sack wurde dann gefiert und mit Steuerbord-Talje so hingeholt, daß die Glasscheibe in gleicher Höhe mit dem Leck stand, der etwa drei Fuß unterhalb der Wasseroberfläche war. Da der Sack durch die Eisenbügel offen gehalten wurde, war eine gegenseitige Verständigung zwischen dem Kapitän und seinen Leuten, die sich einander sehen konnten, nicht schwer. Kapt. Mattsen, der eine Naht geöffnet fand, durch die das Wasser einströmte, versuchte zunächst die Öffnung mit Werg zu stopfen. Diese Absicht gelang ihm nicht, da das Werg, ehe er es zu befestigen vermochte, wieder weggewaschen war. Er nahm dann mehrere ihm inzwischen auf seinen Befehl gereichte Lappen Zeug, die er in die Naht stopfte, um sie dann mit Tauwerk, das er darüber nagelte, festzuhalten. Die Arbeit, die wegen der Bewegung des Schiffes sehr gefährlich für den Kapitän war und die mehrere Stunden dauerte, hatte den Erfolg, daß das Schiff bis zur Beendigung der Reise nur noch einen Zoll stündlich Wasser machte. In der Tafelbay angelangt, setzte Kapt. Mattsen seine Arbeit fort und machte das Schiff so dicht, daß es, ohne ins Dock gehen zu müssen, die Reise nach der Delagoa-Bay Anfang Mai fortsetzen konnte. — Alle Achtung vor dem erfinderischen Sinn und dem Mut des norwegischen Schiffsführers!

* * *

Die Tätigkeit der Schiffbauwerften

am Schluß des ersten Halbjahres beleuchtet eine Veröffentlichung der englischen Klassifikations-Gesellschaft von Lloyds Register. Unter 392 Schiffen von 993 088 Br.-R.-T. (426 mit 1 028 099 i. V.), die auf Werften des Ver. Königreichs im Bau waren, wurden hergestellt: 312 mit 808 597 t für Rechnung britischer Reeder, 9 mit 27 460 österreichischer, 3 mit 5600 belgischer, 1 mit 3800 dänischer, 4 mit 560 ägyptischer, 4 mit 11 360 französischer, *3 mit 26 380 deutscher,* 3 mit 9660 griechischer, 5 mit 19 960 holländischer, 2 mit 4650 italienischer, 9 mit 25 443 norwegischer, 1 mit 5400 portugisischer, 1 mit 700 russischer, 1 mit 135 südamerikanischer, 1 mit 3375 schwedischer und 33 Schiffe mit 40 008 Br.-R.-T. zum Verkauf oder für Reeder, deren Nationalität nicht festgestellt ist. Unter der Gesamtzahl sind 361 Dampfer mit 983 658 t und 31 Segler mit 9430 t. Abgesehen von Kriegsschiffen, die auch in den vorstehenden Zahlen nicht einbegriffen sind, haben von den Neubauten 7 Dampfer einen Raumgehalt über 15 000 t, 3 von 10- und 12 000 t, 2 von 8- und 10 000, 7 von 7 und 8000, 3 von 6—7000, 12 von 5—6000, 41 von 4—5000, 84 von 3 bis 4000 t, 51, darunter 2 Segler, von 2—3000 t etc. Die größte Anzahl fällt in die Grössenklasse zwischen 3 und 4000 t, zu denen die Trampdampfer gehören. Können die angeführten Zahlen Anspruch auf ziemliche Genauigkeit machen, so wird den nachstehenden auf nichtbritische Werften bezüglichen Angaben dasselbe Zeugnis kaum ausgestellt werden können. Immerhin weichen sie nicht soviel von der Wirklichkeit ab, um ein irreführendes Bild darzustellen. Dagegen sprechen die vorzüglichen Verbindungen des Verbreiters der Nachrichten. Wir teilen deshalb nach Lloyds Register mit, daß auf den Werften der nachbenannten Länder folgende

Schiffe (nach Anzahl und Raumgehalt) im Bau gewesen sind: auf *deutschen 37 mit 124 664 t*; auf österreichischen 5 mit 1996, belgischen 6 mit 7110, chinesischen 4 mit 709, dänischen 9 mit 4920, französischen 21 mit 83 280, holländischen 28 mit 32 575, italienischen 17 mit 32 736, japanischen 13 mit 17 607, norwegischen 25 mit 26 592, spanischen 2 mit 1512, schwedischen 15 mit 5357 und auf nordamerikanischen (Ver. Staaten) Werften waren 77 Schiffe mit 122 389 t im Bau.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

(Fortsetzung.) *Von Kapt. E. M., Danzig.* Nachdruck verboten.

Wenngleich theoretisch anzunehmen ist, daß in der Regel sehr wohl möglich sein würde, daß zwei Schiffe sich auf See bei Nebel gegenseitig in Bezug auf ihre Kurslage und etwa vorzunehmende Manöver durch akustische Signale verständigen, sprechen dennoch in der Praxis Bedenken schwerwiegendster Art gegen die obligatorische oder auch nur fakultative Einführung komplizierter Nebelsignale für die Kauffahrtei-Marine. Anläßlich der Beratungen des Washington-Kongreß im Jahre 1899 wurde diese Frage in der ausführlichsten Weise breitgetreten, und war die überwiegende Majorität der Vertreter aller zivilisierten Seestaaten der Welt der Ansicht, daß es auf keinen Fall empfehlenswert ist, Nebelsignale einzuführen, welche es ermöglichen oder begünstigen würden, daß Schiffe, welche sich im Nebel einander nähern, Ausweichemanöver vornehmen, »ehe sie sich über ihre gegenseitige Peilung und Kurslage genau orientiert haben und in Sicht sind«. Darum besagt der Artikel 28 auch ausdrücklich, daß die in demselben angegebenen Manövrier-Signale für Fahrzeuge gelten, welche »einander ansichtig« sind. So lange die Schiffe nicht in Sicht sind, sollen nur die Signale des Artikels 15 angewendet und im übrigen gemäß Artikel 16 mit den obwaltenden Umständen entsprechender mäßiger Geschwindigkeit vorsichtig navigiert werden. Artikel 16 Absatz 2 enthält auch den vielumstrittenen »Stopp-Paragraph«. Kein vernünftiger Mensch wird aus diesem Paragraph herauslesen, daß man vor dem Nebelsignal jedes Schiffes, das man vorderlicher als dwars hört, das Schiff zum Stehen bringen soll, wenn man es noch nicht sehen kann. Das wäre im strikten Widerspruch mit den oberflächlichsten Begriffen von sachgemäßer Navigierung bei Nebel. Gerade darin, daß man eine gleichmäßige Fahrt beibehält, liegt die einzige Möglichkeit, durch Beobachtung des Auswanderns des gehörten Signals sich zu orientieren. Der Gesetzgeber beabsichtigt in diesem Fall zum Ausdruck zu bringen, daß zunächst wenn man das Signal hört, die Maschine gestoppt werden soll, um die Fahrt aufs äußerste zu reduzieren, da man beim ersten Hören des Signals, wie dies in der Praxis häufig beobachtet wird, schon in gefahrdrohender Nähe sein kann. Dann soll vorsichtig mit so langsam wie möglicher Fahrt (die richtige Auffassung für »mäßig« in einem solchen Falle) weiter navigiert werden, bis die Gefahr vorüber ist.

Ausweichemanöver auf Grund akustischer Signale erfordern einerseits einen Grad von Intelligenz und Fähigkeit, schnell und logisch denken zu können, welchen die Führer vieler kleiner Schiffe nicht besitzen, andererseits bieten solche Signale die Hand zu leichtfertigen Manövern auf den blauen Dunst ohne genügende Überlegung. Sodann kommt noch hinzu, daß selbst die vollendetsten Systeme die Übelstände nicht aus der Welt zu schaffen vermögen, daß die Richtung, in der man ein solches Signal hört, auf mehrere Strich unsicher ist, und die nach der Stärke der Schallempfindung geschätzte Entfernung sehr auf Täuschung basieren kann. Endlich wird jeder Fachmann zu beurteilen wissen, welche unheimliche Verwirrung und welche Mißverständnisse entstehen könnten, wenn mehrere Schiffe zugleich mit solcher Tuterei loslegen.

Darum ist sich die überwiegende Mehrzahl der Schiffsführer der Welt darüber einig, daß man mit der Einführung neuer Nebelsignale der Schiffahrt ein Pandorageschenk der allerschlimmsten Art bescheeren würde.

Eine Anzahl lehrreicher Fälle, welche durch die Seeamtsverhandlungen in die Öffentlichkeit gelangt sind, beweisen, daß selbst die Vorschriften von 1897 häufig falsch verstanden, und noch häufiger nicht befolgt werden, trotzdem ihrer Abfassung die sorgfältigste Erwägung zu Grunde gelegen hat, sie so einfach wie möglich zu gestalten, um Seeleuten jeden Bildungsgrades das Verständnis derselben zu erleichtern. Darum ist es im Interesse der allgemeinen Sicherheit ganz entschieden zurückzuweisen, daß irgend ein neues System eingeführt wird, es sei denn, daß ein Genie wie Herr Pino, der vermittelst seines Hydroskops in die bisher unerforschten Tiefen des Weltmeeres hineinleuchtet, und den heißersehnten »Nebelspalter« erfindet. So lange wir diesen aber nicht haben, würden solche Signale höchstens geeignet sein, interessante Fälle für die Seegerichte zu schaffen zum Schaden aller Beteiligten, Seeleute, Reeder und Versicherungs-Gesellschaften.

Kein Jurist der Welt vermag praktische Männer davon zu überzeugen, daß durch richtiges Verständnis

und Befolgung der bestehenden Vorschriften auch nur eine einzige Kollision entstanden ist. Wenn ein Rechtsanwalt anläßlich einer Verhandlung über Nebelsignale den Fall »Elbe«—„Crathie« als genügendes Beispiel dafür zitiert, daß die Nebelsignale der Washington-Konferenz und des Stoppparagraph nicht mehr die geeigneten Mittel zur Navigation im Nebel sind, so kann ich mich nur darüber wundern, daß der betreffende Herr über diesen traurigen Fall nicht besser orientiert war. Der Fall »Elbe«—»Crathie« hat sich überhaupt garnicht bei Nebel ereignet und daher mit »Navigation bei Nebel« absolut nichts zu schaffen. Diese folgenschwere Kollision, welche den beklagenswerten Verlust mehrerer hunderte Menschenleben und eines der schönsten Schiffe des Norddeutschen Lloyd zur Folge hatte, ist in erster Linie durch die bodenlos nachlässige Art und Weise verursacht worden, in der der Wachdienst auf dem englischen Collier gehandhabt wurde, wobei wohl noch hinzugekommen sein mag, daß infolge derselben Nachlässigkeit die grüne Seitenlampe so schlecht gebrannt hat, daß es dem wachhabenden Offizier der Elbe nicht möglich war, dieselbe rechtzeitig genug auszumachen, um den Artikel 27 mit Erfolg anwenden zu können. Der Fall paßt daher viel besser zu dem Thema »Wachtdienst der Schiffsoffiziere«.

Leider wurde bei den bisherigen Verhandlungen über dieses Thema, dessen Erledigung in irgend einer Form im Interesse aller Beteiligten, der Reeder sowohl wie der Seeleute, liegt, mehr mit Schlagworten als mit sachlichen Erörterungen operiert, und passen daher zu manchem, was darüber gesagt worden ist, wunderschön die Worte unseres unsterblichen Dichters Goethe:

»Nur muß man sich nicht allzu ängstlich quälen,
Denn eben wo Begriffe fehlen,
Da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.«

Schöne Worte vermögen aber nicht die Tatsache aus der Welt zu schaffen, daß Schiffsoffiziere vom Typ des wachhabenden Offiziers der »Crathie« die gefährlichsten »unsichtbaren Feinde« sind, die der Seemann hat, gegen die es kein anderes Schutzmittel gibt als den Strafrichter. Darum erscheint es angebracht, den Wachdienst der Schiffsoffiziere zum Gegenstand einer Sonderbesprechung zu machen.

(Fortsetzung folgt.)

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

10) *Verantwortlichkeit des Reeders für die Richtigkeit der Datierung des Konnossements.*

Ein Flensburger Kaufmann hatte im Jahre 1902 von einem Hause in Braila 300 t Gerste gekauft mit der Bedingung: Bills of lading to be dated September. Im Oktober wurden ihm 3 gleichlautende Konnossemente eines spanischen Dampfers, datiert »Braila, 30. Sept. 1902« präsentiert und gegen deren Aushändigung bezahlte er den Kaufpreis. Bald darauf stellte das Haus in Braila seine Zahlungen ein. Auch stellte sich heraus, daß die Konnossemente falsch datiert waren. Der spanische Dampfer hatte tatsächlich erst am 10. Oktober zu laden begonnen.

Der Flensburger nahm den Reeder des spanischen Dampfers auf Schadensersatz in Anspruch. Der Prozeß ist noch nicht endgültig entschieden, da das Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts wegen eines prozessualen Verstoßes aufgehoben werden mußte. Über die Verantwortlichkeit des Reeders für die Richtigkeit des Konnossementsdatums aber spricht sich das Urteil des Reichsgerichts, wie folgt, aus.

Im Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer kann die Vereinbarung der »September-Abladung« als Zusicherung einer Eigenschaft der Ware aufgefaßt werden. Darum fällt aber die Datierung des Konossements noch nicht unter § 652 H.G.B., wonach der Verfrachter für die Richtigkeit der im Konnossement enthaltenen »Bezeichnung der übernommenen Güter« dem Empfänger verantwortlich ist. Hierunter ist lediglich die Bezeichnung nach Merkmalen zu verstehen, die den Gütern vermöge eigener Beschaffenheit anhaften, an ihnen selbst erkennbar sein sollen.

Wenn demnach die Datierung des Konnossements auch keine nähere Bestimmung der in ihm versprochenen Leistung des Verfrachters enthält, so ist die Datierung doch nicht ohne rechtliche Bedeutung. In der Datierung liegt gegenüber jedem Erwerber des Konnossements die vertragsmäßige Erklärung, daß er sich auf die Richtigkeit des angegebenen Datums verlassen könne, das Gewährversprechen für die Folgen einer irrigen Datierung aufkommen zu wollen, sodaß gegebenen Falls der Konnossements-Erwerber so zu stellen ist, wie er stehen würde, wenn das Konnossement richtig datiert worden wäre.

Urteil des I. Zivil-Senats v. 4. Juni in Sachen Comp. Cantabrica de Navigación :/: Hübsch. Rep. I 103/04.

Zusammenstoß des Fischdampfers „Sonne" mit D. „Goldenfels".*)

Das Seeamt zu Bremerhaven, das in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar den unweit vom Feuerschiff »Bremen« erfolgten Zusammenstoß auf dichten Nebel und darauf zurückführt, daß der Führer der »Sonne« beim Hören eines Nebelsignals vorderlicher als dwars, nicht, wie es Art. 16 Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vorschreibt, gestoppt hat, stützt sich bei dieser Auffassung auf folgenden Tatbestand.

»Goldenfels« hatte am 24. Januar 1904 um 5 Uhr morgens Bremen mit einem Tiefgang von 15' 2" vorne und 16' 6" hinten für eine Reise nach Ostindien unter Lotsenführung verlassen. Bei Bremerhaven wurde gegen 8 Uhr der Weserlotse gegen einen Seelotsen gewechselt. Das Wetter war gut und sichtig, der Wind wehte aus Westen in Stärke 1. Als das Schiff das Dwarsgatt passiert hatte und sich in der Nähe von Tonne 8 befand, begann es unsichtig zu werden. Das Schiff hielt die rechte Seite des Fahrwassers. Der Nebel nahm bald an Stärke zu. In der Nähe des Feuerschiffes »Bremen«, dessen Nebelsignal in etwa NW $^1/_2$ N gehört wurde, war das Wetter so unsichtig geworden, daß man höchstens noch eine Schiffslange weit sehen konnte. Der Kapitän beschloß zu ankern und nach der vom Lotsen auf Anfrage abgegebenen Erklärung, daß man an der Stelle Ankergrund habe, wurde das Schiff, da zur Zeit — 11 Uhr 15 Min. etwa — noch Ebbe lief, herumgedreht und geankert.

Bei Eintritt des Nebels war der Ausguck besetzt worden und es wurden Nebelsignale vorschriftsmäßig gegeben; nachdem das Schiff zu Anker gegangen war, wurden die Nebelsignale mit der Glocke gegeben. Es wurden an Bord die Glocken von anderen vor Anker liegenden Schiffen gehört.

Über den Ankerplatz hat der Lotse sich dahin geäußert, daß der Nebel so dicht gewesen sei, daß er an dem Orte, wo sich das Schiff befand, zu Anker hätte gehen müssen, zudem sei er in der Annahme gewesen, daß das Schiff sich soweit rechts befunden habe, daß es nicht weiter nach rechts gelegt werden durfte. Er habe die Tonne 7 in einem Abstand von 2—3 Schiffslängen nach dem gesteuerten Kurse die Tonne 6 in gleicher Entfernung nach seiner Ansicht passiert gehabt. (Die Tonne 6 lag, wie nach Aufklarung des Wetters und Wechsel der Gezeit festgestellt worden, an Steuerbordseite des Schiffes $^1/_4$—$^1/_2$ Seemeile entfernt, das Feuerschiff »Bremen« wurde NW $^1/_2$ N gepeilt.)

Gegen 11 Uhr 45 Min., als »Goldenfels« im Schwoien begriffen recht quer im Fahrwasser lag, wurde an Bord das Nebelsignal eines stromabwärts kommenden Dampfers gehört und kurz darauf wurde an Backbordseite der Schaum des Bugwassers des direkt auf »Goldenfels« zuliegenden Fahrzeugs erblickt. Diesem Dampfer, der als Fischdampfer erkannt wurde, wurde von Bord der »Goldenfels« zugerufen: »hart Backbord« (»hart rechts«) und »volle Kraft rückwärts«.

Trotz entsprechenden Handelns an Bord des Fischdampfers »Sonne« war die Kollision nicht zu vermeiden. »Sonne« traf »Goldenfels« an Backbordseite beim Großwant. Die Schiffe kamen sehr bald von einander frei, wozu die richtigen im letzten Augenblicke vor der Kollision an Bord der »Sonne« getroffenen Maßnahmen wesentlich beigetragen haben. Die Fahrt, in der die »Sonne« herangefahren war, wurde vom Lotsen auf 4—5 Meilen geschätzt. (Durch die Kollision waren »Goldenfels« mehrere Fuß über und unter Wasser die Platten eingebeult, viele Nieten lose geworden und Längsstringer verbogen; »Sonne« war der Vordersteven ganz verbogen worden. »Goldenfels« machte infolgedessen etwas Wasser und kehrte nach Bremerhaven zurück, sie konnte anderen Tages ihre Reise nach Middlesbrough fortsetzen, wo sie repariert wurde; »Sonne« setzte sofort die Reise fort.)

Der Fischdampfer hatte am 24. Januar um 9 Uhr 30 Min. den Fischereihafen nach See bei gut sichtigem Wetter verlassen. Bei Tonne 9 war es nebelig geworden, es wurde daher von 11 Uhr 15 Minuten ab halbe Kraft gefahren unter Abgabe der vorgeschriebenen Nebelsignale. 15 Minuten später wurde die Fahrt auf langsam reduziert; der Ausguck vorne war gut besetzt, der Schiffsführer, der II. Bestmann und der Rudersmann waren auf der Brücke. Der Kapitän schätzte die Fahrt seines Schiffes auf 3 Meilen. Die rechte Seite des Fahrwassers wurde gut gehalten. Mehrere unter Nebelsignalen aufkommende Dampfer wurden passiert. Dann hat der II. Bestmann plötzlich ein schwaches Glockensignal an Backbord voraus gehört und dem Kapitän dies gemeldet, der »rechts Ruder« legen ließ. Etwa 1—2 Minuten später wurde das Glockensignal zum zweiten Male gehört diesmal auch vom Schiffsführer — im selben Moment rief der Ausguck: »Schiff recht voraus, wir kommen nicht mehr frei.« »Goldenfels« wurde auf Schiffslänge Entfernung gesichtet. Der Kapitän ließ unter »hart rechts Ruder« die Maschine stoppen und auf rückwärts stellen. Darauf ereignete sich die Kollision.

Auf Grund dieser Beweisaufnahme und gestützt auf das Ergebnis der Verklarung sagte der *Reichskommissar*, der, wie schon gesagt, den Unfall auf Nebel und Verstoß gegen Art. 16 Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung zurückführte, daß auf dem Fischdampfer, im Gegensatz zu der Aussage seines Kapitäns, mehr als ein Glockensignal von »Goldenfels« vor seinem Insichtkommen gehört sein müsse. Er beruft sich hierbei auf die Aussagen des Bestmanns und eines Schiffsjungen, die bekunden: ein mehrmaliges Glockenläuten wahrgenommen zu haben. Dies hätte den Kapitän der »Sonne« veranlassen müssen, seine Maschine sofort zu stoppen und sich zunächst über die Sachlage zu orientieren, um dann vorsichtig weiter zu manövrieren. Er hätte dann, auch wenn er das Signal nur einmal gehört hat, Zeit genug gehabt, um die Kollision zu vermeiden.

Als der Dampfer »Goldenfels« gesichtet wurde, ist, so führte der Reichskommissar wörtlich aus, sofort richtig Ruder gelegt und mit äußerster Kraft rückwärts gegangen worden, also alles geschehen, was geschehen konnte, um die Kollision noch zu vermeiden. Ich vermag keinen sehr schweren Vorwurf gegen die Führung der »Sonne« zu erheben, da die andern bereits erwähnten ungünstigen Umstände wesentlich zum Zustandekommen der Kollision beigetragen haben. Hervorzuheben ist noch der Umstand, daß die polizeilichen Vorschriften nicht in genügender Weise vom Lotsen der »Goldenfels« beobachtet worden sind. Denn wenn auch von einem dauernd auf der Weser verkehrenden Kapitän die Kenntnis der für die Schiffahrt erlassenen Polizeivorschriften auf Grund des Gesetzes verlangt werden muß, *so wird bei einem, nur vorübergehend*

*) *Anmerkung der Redaktion.* Unter Hinweis auf die unter dem Titel »Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen« in letzter Nummer veröffentlichten Ausführungen des Herrn Oberlehrers Mühlhausen und mit Rücksicht auf unsere Bemerkung hierzu, bringen wir aus den dort angeführten Gründen die Stellungnahme des Seeamts zu Bremerhaven sowie diejenige des Herrn Reichskommissars zur Kenntnis. Aus diesem Material werden die auf der Weser fahrenden Kapitäne manche wertvollen Lehren ziehen und soweit es noch nötig ist, gewiß dafür Sorge tragen, daß ein Exemplar der »Polizeilichen Vorschriften für die Schiffahrt auf der Weser (Bremen 22. Mai 1901; Oldenburg 8. Juni 1901)« an Bord eines jeden Schiffes ist.

die Weser anlaufenden Kapitän zugestanden werden können, daß er sich auf die Auskunft des Lotsen verläßt, wenn er sich der Lotsenhilfe bedient, obwohl ihm auch dann die Verantwortung bleibt. Der Lotse aber *muß* diese Vorschriften kennen und auch da, wo sie nur fakultativ sind, ist es wünschenswert, daß davon in besonderen Fällen Gebrauch gemacht werde.

Die Vorschrift des § 19 ad 1 ist selbstverständlich in dem Sinne aufzufassen, daß dies geschehen muß solange man die betreffenden Feuer sieht, aber sinngemäß muß man als Seemann ebenso verfahren, wenn man von Nebel überrascht wird. Ein solcher Fall lag hier vor und es wäre richtiger und vorsichtiger gewesen, wenn der Lotse gesagt hätte: »Wir wollen noch etwas mehr nach rechts, um aus der Hauptfahrwasserrichtung herauszukommen.« Ich möchte aber einen sehr schwerwiegenden Vorwurf hieraus nicht herleiten, da man sich schon an der rechten Seite des Fahrwassers befand und weil es dick und ein Orientieren nicht möglich war. Jedenfalls wäre es aber meiner Ansicht nach auch wünschenswert gewesen, von dem § 40 der Weserschiffahrtsvorschriften Gebrauch zu machen. Der Umstand, daß dieser Paragraph dem Lotsen garnicht bekannt war, veranlaßt mich, dies gerade hervorzuheben. Wenn auch nicht festgestellt ist, daß die Kollision dadurch hätte vermieden werden können, so war es doch ein Mittel, um die Aufmerksamkeit des sich nähernden Schiffes zu zu erregen. Man hatte Dampf auf und ein besonderer Fall lag insofern vor, als das Schiff im Schwoien begriffen war, man hörte auch den andern Dampfer sich nähern und dies ist der Grund, warum ich die Sache zur Vermeidung künftiger Fälle hervorhebe. — Die Hauptursache sehe ich aber, wie gesagt, darin, daß dichter Nebel gewesen ist, und da beide Schiffsführungen ihrer Aufgabe gewachsen gewesen sind, habe ich weitere Anträge nicht zu stellen.

Nach der Auffassung des *Seeamts* hat die Beweisaufnahme ergeben, daß der Dienstbetrieb auf beiden bei der Kollision beteiligten Schiffen ein einwandsfreier gewesen ist und daß die Schiffsführung beider Schiffe eine den gegebenen Verhältnissen entsprechende Aufmerksamkeit bewiesen hat.

Der Kapitän der »Sonne« hat, nachdem ihm das Glockensignal eines vorderlicher als dwars ankernden Schiffes zum erstenmale gemeldet ist, nicht den Vorschriften des Artikels 16 Abs. 2 der Kaiserl. Kollisions-Verordnung entsprechend die Maschine gestoppt, um dann vorsichtig weiter zu manövrieren, sondern er hat das Ruder »hart rechts« gelegt und hat die Fahrt beibehalten. Erst bei der zweiten Wahrnehmung dieses Signals hat er die Maschine gestoppt und auf rückwärts gestellt, indem er richtiger Weise »hart rechts Ruder« weiter steuern ließ. Dem Kapitän der »Sonne« gereicht es zum Verschulden, daß er die angezogene Bestimmung der Kollisionsverordnung nicht beachtet hat. Die Kollision, die in erster Linie durch den dichten Nebel verursacht ist, *ist auf dies Verschulden ursächlich mit zurückzuführen.*

Als weiteres besonders ungünstiges Moment hat bei dem Zusammenstoß die Lage der »Goldenfels« im Fahrwasser quer zum Strome mitgewirkt. Für dies Moment trifft Niemanden eine Verantwortung. »Goldenfels« hatte auf ihrer Fahrt die rechte Seite des Stromes gut gehalten und mußte nach dem Eintritt des dichten Nebels an dem Orte zu Anker gehen, wo sie sich befand. Dem Seelotsen kann aus der Wahl des Ankerplatzes im Fahrwasser unter diesen Umständen ein Vorwurf nicht gemacht werden, da ein striktes Einhalten der Bestimmungen des § 19*) der Bekanntmachung vom 22. Mai 1901, betr. Abänderung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Rotesand-Leuchtturm, sowie auf der Geeste und Lesum, über das Verbot des Ankerns im Fahrwasser nach Sachlage nicht gefordert werden kann.

Vielmehr war es Sache des Führers der »Sonne« nach Einsetzen der Flut, dem Umstande Rechnung zu tragen, daß er bei dem Nebel im Fahrwasser ankernden, schwoienden Fahrzeugen begegnen konnte. Der Kapitän der »Sonne« hat erklärt, daß er diese Möglichkeit in den Kreis seiner Berechnung gezogen habe; umsomehr hätte er nach Hören des Signals mit der Ankerglocke den Vorschriften des Art. 16, Abs. 2 der Kaiserl. Kollisionsverordnung entsprechend handeln müssen.

In der Verhandlung ist zur Sprache gebracht, daß die Bestimmung des § 40**) der Bekanntmachung vom 22. Mai 1901 betr. Abänderung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Rotbesand-Leuchtturm, sowie auf der Geeste und Lesum, nach der: »ein jedes Fahrzeug, wenn es nötig ist, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, ... einen mindestens acht Sekunden langen Ton mit der Dampfpfeife geben darf« weder dem Lotsen noch dem Führer des »Goldenfels« bekannt gewesen ist. Von dem Signal ist daher kein Gebrauch gemacht worden.

Das Seeamt ist der Ansicht, daß im vorliegenden Falle durch das Geben dieses Signals im letzten Moment — vorher bot sich dazu kein Anlaß — die Kollision weder verhütet noch abgeschwächt worden wäre; es hat daher auch davon abgesehen, die Nichtabgabe dieses Signals unter die zur Kollision führenden Momente zu zählen. Die Vorschrift hat auch einen fakultativen Charakter.

Immerhin erscheint die Unkenntnis des Lotsen über diese für sein Revier einschlägige Bestimmung auffällig und wird das Seeamt nicht verfehlen in dieser Richtung bei den zuständigen Stellen die erforderliche Anregung zu geben, daß Sorge getragen wird, die Seelotsen mit den Bestimmungen der Bekanntmachung vom 22. Mai 1901, über die Abänderung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf der Weser eingehend bekannt zu machen. *Der Kapitän der „Goldenfels" durfte sich in dieser Hinsicht auf die Kenntnis des Revierlotsen verlassen.* Das Verhalten nach dem Zusammenstoß gab zu Ausstellungen keinen Anlaß.

---

*) § 19. Im Fahrwasser dürfen nur solche Fahrzeuge, welche es nach ihrem Tiefgange nicht verlassen können und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, wo andere Fahrzeuge noch vorbeikommen können.

Diese Vorschrift findet auf Bagger- und Baggerprähme, während sie bei der Arbeit sind, keine Anwendung; nach Schluß der Arbeit müssen sie außerhalb des Fahrwassers, Dampfbagger wenigstens an seinen Rand gelegt werden.

Jeder im Fahrwasser oder in seiner Nähe liegende Anker ist mit einer Boje zu bezeichnen.

Wenn ein Fahrzeug in der Nähe eines andern ankert, so hat es sich so zu legen, daß Wind oder Strömung, namentlich zurzeit des Flutwechsels, die Fahrzeuge nicht aufeinander treiben können.

Das Ankern von Fahrzeugen in den durch die Leitfeuer oder durch die Leuchtbaken gebildeten Richtungslinien ist verboten. Der Ankerplatz ist so zu wählen, das der Verkehr nicht behindert wird, und daß das Fahrzeug beim Schwoien frei von der Leitfeuerlinie bleibt.

**) § 40. Ein jedes Fahrzeug darf, wenn es nötig ist, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, welche es führen muß, ein Flackerfeuer zeigen oder irgend ein Knallsignal, welches nicht mit Notsignalen verwechselt werden kann, *oder einen mindestens acht Sekunden langen Ton mit der Dampfpfeife* geben.

Rollendrucklager von Brinkmann.

Im Laufe der letzten 10 Jahre hat man in England und Deutschland wiederholt versucht, den Reibungswiderstand der Drucklager der Schiffswellen durch Anordnung von Rollen, gegen welche die Druckflächen anlaufen, zu verkleinern. Versuche an Land, die mit einem Drucklager mit konischen Rollen und Laufflächen im Jahre 1899 von Kodolitsch ausgeführt worden sind [1], haben bereits ergeben, daß eine Arbeitsersparnis von rd. 3,5 vH der indizierten Leistung der Hauptmaschinen durch die Anwendung von Rollendrucklagern erzielt werden kann und die Reibung eines Kammlagers zu derjenigen eines Rollendrucklagers sich verhält wie 12 : 1.

Man hat dann jahrelang nichts mehr über Rollendrucklager gehört, und es scheint, als ob die englischen Versuche mit solchen nicht günstig ausgefallen sind.

Ein Rollendrucklager für Schiffe hat hauptsächlich zwei Bedingungen zu erfüllen.

1) Da der Schiffskörper sich im Seegang und bei den Schwingungen des Schiffes verbiegt, so müssen die Widerlager, gegen welche die Rollen anlaufen, frei beweglich eingebettet sein, damit ihre Laufflächen sich stets gegen alle Rollen anlegen und sie gleichmäßig belasten können.

Diese Anordnung fehlte bei älteren Konstruktionen der Rollendrucklager, und das scheint der Hauptgrund für das Mißlingen von Versuchen gewesen zu sein.

2) Die Gleitung der Rollen muß möglichst gering gehalten werden. Richtiges Rollen in einem Drucklager kann nur dann stattfinden, wenn die Rollgeschwindigkeiten proportional dem Abstande des Rollpunktes von der Drehachse der Welle wachsen, mit andern Worten, wenn die Rolle konisch geformt ist und zwischen konischen Flächen läuft, deren mathematische Spitze in der Wellenachse liegt; (s. Fig. 1).

Fig. 1.

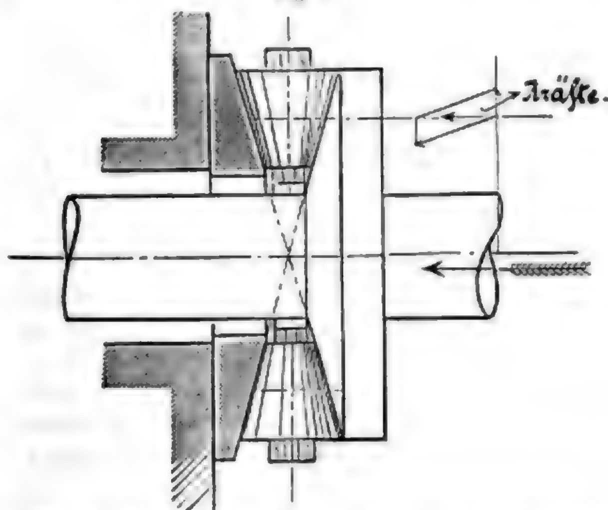
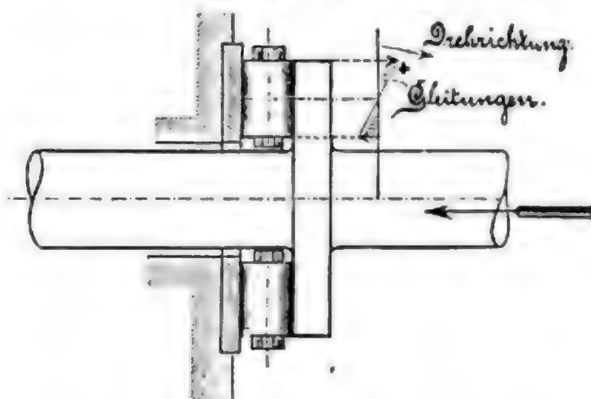


Fig. 2.

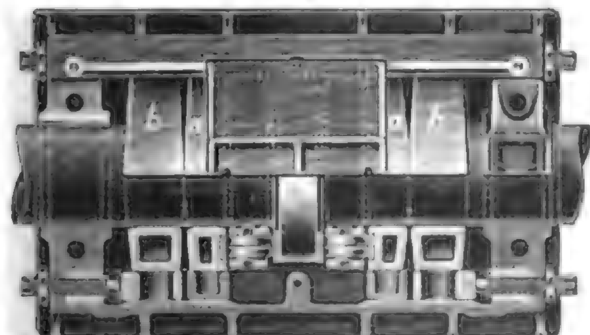


Eine zylindrische Rolle (Fig. 2) kann in einem Drucklager nicht rein rollen. Sie wird, wie in Fig. 2 eingetragen, auf der Mitte ihrer Länge zwar richtig rollen, nach außen zu aber um einen bestimmten linearen Betrag zurück und nach innen zu um einen eben solchen linearen Betrag vorwärts schleifen. Je kürzer man die Rolle in der Achsenrichtung macht, um so geringer ist das Schleifen.

Bei den konischen Rollen hat man folgende Schwierigkeiten:

1) Genaue konische Flächen, die mit den konischen Rollen zusammenpassen, sind sehr schwer herzustellen;

Fig. 3



2) die Rollen erleiden einen Schub nach außen und müssen dagegen besonders durch Lagerung gestützt werden;

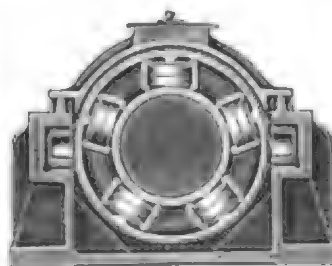
3) ist eine Rolle um ein geringes nach außen verschoben, so trägt sie nicht mehr.

Dagegen haben die zylindrischen Rollen den Vorzug, daß sie und ihre Laufflächen sehr leicht genau richtig herstellbar sind und die Rollen selbst bei einer Verschiebung stets gut zum Tragen kommen.

Ähnliche Verhältnisse ergeben sich, wenn man anstatt der Rollen Kugeln benutzt, da die Kugeln durch den Druck eine geringe elastische Abplattung erleiden und als zylindrische Rollen wirken, wenn sie zwischen Planflächen laufen, als konische Rollen, wenn sie zwischen konischen Flächen laufen.

Die Kugeln werden durch die kleineren Gleitungen ihrer Abplattungen in Drehung versetzt und rotieren außer um ihre Rollachse noch um Achsen, die parallel zur Wellenachse verlaufen. Man nennt dies die bohrende Bewegung der Kugeln in den Kugeldrucklagern, die bei höherer Belastung zur Zerstörung der gehärteten Politurflächen führt.

Fig. 4



Damit die zylindrische Rolle nicht wie die Kugel in Drehung gerät und überdies während einer Wellenumdrehung einmal parallel zur Rollebene um sich selbst gedreht wird, muß sie auf einem Zapfen in einem mitlaufenden Ringe gelagert sein. Durch das Gleiten läuft sich die Rolle dann mit der Zeit ballig und bildet gewissermaßen eine Kugel von größerem Durchmesser, die allerdings an der freien Drehung durch ihre Zapfenlagerung gehindert ist und deshalb stärker gleitet als eine nach allen Seiten frei drehbare Kugel. Die zulässige Belastung einer Kugel ist proportional dem Quadrat ihres Durchmessers und daher für eine ballig gelaufene zylindrische Rolle verhältnismäßig recht beträchtlich.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse ist das Rollendrucklager von *Brinkmann* (D. R. P. Nr. 96063), Fig. 3 und 4, gebaut und erprobt worden.

Von dem Grundsatz ausgehend, daß gehärtete Laufringe und Rollen von der Größe, wie sie für Drucklager von Schiffs-

[1] Vortrag vor der Inst. of naval architects am 20. Juli 1899: s. „Schiffbau“ 1900 Nr. 9.

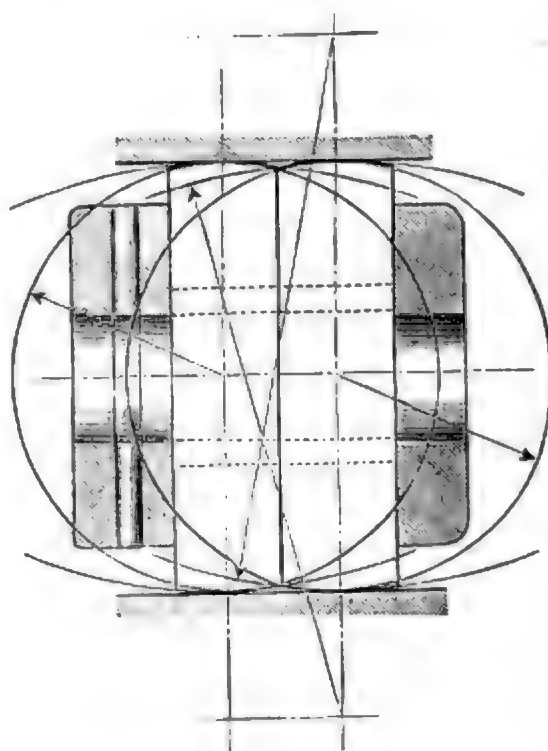
wellen erforderlich sind, nicht zuverlässig sein können, hat man die Rollen aus ungehärtetem Gußstahl, die Laufringe aus ungehärtetem Schweißstahl hergestellt. Die Rollen sind mit Zapfen in Ringen gelagert, die frei kreisen und sich mit einem Weißmetallfutter auf die Wellen stützen. Die Widerlager *a*, gegen welche die Rollen anlaufen, lehnen sich mit senkrechten Schneiden gegen Widerlager *b*, die um wagerechte Zapfen drehbar sind. Durch Schrauben können die Lagerungen dieser Zapfen in Schlittenführungen verschoben und angepaßt werden. Die Widerlager *a* sind an der Drehung durch ganz leichte bewegliche Zapfen verhindert, die in den Schlitten im Lagergehäuse geführt sind.

Um das Gleiten zu verringern, sitzen auf jeder Rollenachse mehrere Rollenscheiben von kleinerer axialer Breite, welche somit, der sonstigen Gleitung entsprechend, eine geringe Drehung gegeneinander ausführen. Dies ist eine sehr wesentliche Verbesserung der Rollendrucklager. Je kürzer man die axiale Ausdehnung der einzelnen Rollen macht, um so mehr nähert man sich dem Ideal eines theoretisch richtigen Rollens.

Je mehr Rollenscheiben man aber nebeneinander setzt, um so größer wird die Anzahl der tragenden Kugeln von größerem Durchmesser, obwohl sie, da sie als Rollen ausgeführt sind, nur kleine Räume beanspruchen.

In einem solchen Brinkmannschen Rollendrucklager mit Scheibenrollen laufen gewissermaßen mehrere konzentrische Reihen großer Kugeln nebeneinander. Fig. 5. Auf solche Weise wird die Belastung und Gleitung der einzelnen Rollenscheiben und damit die Abnutzung sehr gering. Die Betriebssicherheit ist daher sehr groß.

Fig. 5



In den letzten Jahren sind von dem Ingenieur *Hugo Fritsch*, Hamburg, mehrere Brinkmannsche Rollendrucklager in Dampfer eingebaut und zum Teil in mehrjährigem Dauerbetrieb erprobt worden.

1) Fährdampfer »Falkenthal« von 200 PSi, eingebaut im Jahre 1900;

2) Schleppdampfer »Post« von 200 PSi, eingebaut im Jahre 1900;

3) Schleppdampfer »Elbe«, 2 Maschinen von je 175 PSi, eingebaut im Jahre 1903.

4) Tankdampfer »Willkommen« der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft von rd. 1200 PSi, ausgeführt von F. Schichau-Elbing, eingebaut im Jahre 1903.

Mehrere Rollendrucklager dieses Systems sind zurzeit im Bau.

Der letzte Dampfer hat bereits mehrere Ozeanreisen zum Teil in stürmischer schwerer See mit dem neuen Drucklager gemacht. Die Lager sind häufig nachgesehen, und es hat sich in längeren Betriebszeiten nichts Unzuträgliches gezeigt.

Die Rollen laufen sich vollkommen glatt und schwach ballig. Die Lager laufen in Öl, bedürfen indessen fast keines Ölersatzes und laufen ohne jede Wasserkühlung vollkommen in Raumtemperatur.

Die Maschinen des D. »Willkommen« der D.-Amerik. Petroleum-Ges. laufen nach Einbau des neuen Lagers mit höherer Umlaufzahl und leisten daher jetzt etwa 1250 PSi, gegen früher 1170 PSi. Nach längeren genauen Beobachtungen bei verschiedenem Wetter ist der Kapitän dieses Dampfers zu dem Schlusse gekommen, daß das Schiff seine größte Fahrgeschwindigkeit von 9,7 Knoten auf 10 Knoten erhöht hat.

Gewicht- und Raumbedarf sowie die Kosten eines solchen Rollendrucklagers sind dieselben wie die eines gewöhnlichen Kammdrucklagers. Die Vorzüge des bereits gut an Bord erprobten Brinkmannschen Rollendrucklagers lassen seine allgemeinere Einführung für Schiffswellen als einen technischen Fortschritt erscheinen.

G. Berling, Marine-Maschinen-Baumeister.

Bericht des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1903—04.*)

Die in der Ausführung begriffene Herstellung einer tiefen Fahrrinne bis zur Lühe hat, in Verbindung mit der früheren Begradigung des Fahrwassers von der Stadt bis Finkenwärder, bereits eine fühlbare Wirkung ausgeübt, sodaß mehrfach Schiffe von 9 m Tiefgang unbehindert an die Stadt gekommen und Schiffe von mittlerem Tiefgange weniger an die Tide gebunden sind. Eine weitere wichtige Verbesserung für die Schiffahrt auf der Unterelbe hat die am 20. April d. J. vom Senat in Übereinstimmung mit Preußen erlassene, am 1. Juli in Kraft getretene bezügliche Verordnung herbeigeführt, insbesondere durch den § 14, welcher vorschreibt, daß den Schiffen, welche auf das tiefe Fahrwasser angewiesen sind, wenn sie die dafür vorgesehenen Signale führen, alle anderen Schiffe auszuweichen verpflichtet sind. Die bisherige Verpflichtung der großen Schiffe, den vielen kleinen das Fahrwasser kreuzenden Fahrzeugen nach den allgemeinen Regeln der Kaiserl. Verordnung auszuweichen, ist eine der häufigsten Ursachen für Schiffsunfälle auf der Unterelbe gewesen.

Die am 1. April 1903 in Kraft getretene neue Seemannsordnung hat die an sie geknüpften Befürchtungen leider in weitem Umfange bestätigt. Allgemein ist die Klage unter den Kapitänen und Schiffsoffizieren über die vielen Weitläufigkeiten und Schreibereien, mit denen das neue Gesetz sie belastet hat, deren Nichtbeachtung zu Strafanzeigen gegen sie und zu Bestrafungen führt, unter denen naturgemäß die Dis-

*) Dieser hoch bedeutsamen Kundgebung entnehmen wir solche Stellen, die ein besonderes Interesse in unserem Leserkreise beanspruchen werden. Auf die übrigen Punkte behalten wir uns vor, gelegentlich zurückzukommen.

ziplin leidet. In der Praxis zeigt sich mehr und mehr, daß es untunlich ist, einen Arbeitsvertrag, zumal für die Seefahrt, bis in alle Einzelheiten durch starres Gesetz regeln zu wollen. Dabei sind Unklarheiten nicht zu vermeiden, die dann zu fortwährenden Streitigkeiten führen.

Namentlich ist das bei den komplizierten Bestimmungen über die Arbeitszeit der Fall. Das Gesetz schreibt für die Tropen eine kürzere Arbeitszeit vor, es hat aber unterlassen, jenen Begriff näher zu definieren. Infolgedessen sind wiederholt Streitigkeiten über die Arbeitsverpflichtung der Leute in solchen Häfen vorgekommen, die zwar zwischen den Wendekreisen liegen, in denen aber ein durchaus gemäßigtes Klima herrscht. In einem solchen Falle, in welchem die Leute nicht nur für längere als achtstündige Arbeitszeit Überstundenlohn verlangt, sondern sich überhaupt geweigert hatten, länger zu arbeiten, hatte der Konsul auf Anrufen des Kapitäns sie vorläufig bis zur endgültigen Entscheidung durch das Seemannsamt des Heimatshafens zur Arbeitsleistung verpflichtet und sie, als sie trotzdem die Arbeit verweigerten, bis zur Abfahrt des Schiffes in Haft genommen. Bei Ankunft hier wandte sich der Kapitän wegen dieser Widersetzlichkeit der Leute gegen die vorläufigen Anordnungen des Konsuls an die Staatsanwaltschaft, die aber ein Einschreiten ablehnte, da die Leute in ihrem Rechte gewesen seien. Sollte diese Entscheidung nicht reformiert werden*), so würde auch die Autorität der Konsuln in bedenklicher Weise untergraben sein. Kein Teil würde sich der vorläufigen Entscheidung derselben zu fügen brauchen, wenn er überzeugt ist, schließlich mit seiner abweichenden Ansicht Recht zu behalten.

Gegen die Auffassung eines Seeamts, daß Eintragungen ins Schiffstagebuch, welche das Verhalten der Mannschaften betreffen, wenn sie in bisher üblicher Weise nur vom Kapitäne unterschrieben, nicht ihrem ganzen Inhalte nach eigenhändig von ihm eingetragen sind, als nicht geschrieben anzusehen seien, sodaß solchenfalles die Grundlage für ein Einschreiten gegen die Mannschaften wegen Vergehungen fehle, haben wir uns an den Reichskanzler gewandt, jedoch die Antwort erhalten, daß die Auslegung des Gesetzes die richtige sei. Die Kapitäne werden sich daher auch dieser Schreibarbeit unterziehen müssen.

Zu vielfachen Erörterungen und auch gerichtlichen Verhandlungen hat die Bestimmung des § 48 geführt, nach welcher die Zahlbarkeit der Vorschußnoten nur an die Bedingung geknüpft werden darf, daß der Seemann sich bei der Abfahrt des Schiffes an Bord befindet. Da diese Bestimmung geradezu einen Anreiz zu den schon bisher häufigen Desertionen im nächsten Anlaufhafen enthält, suchten wir die bisherigen Vorschußnoten, die an die Bedingung geknüpft waren, daß der Mann auch bei Abgang des Schiffes von diesem Hafen an Bord sein müsse, zunächst aufrecht zu halten. In einem von einem Nehmer einer Vorschußnote angestrengten Prozesse machten wir geltend, daß die fragliche Bestimmung nur den Seemann schützen solle, daher nur ihm ein Recht einräume. Der Nehmer der Anweisung habe nur die aus der Anweisung sich ergebenden Rechte. Eventuell aber sei die Anweisung ungültig, da nach § 139 B. G. B. die Nichtigkeit eines Teiles eines Rechtsgeschäfts die Ungültigkeit des ganzen Rechtsgeschäfts zur Folge hat, wenn nicht anzunehmen ist, daß es auch ohne den nichtigen Teil vorgenommen sein würde, was hier zutreffe. Das O. L. G. hat diese letztere Deduktion zwar als zutreffend anerkannt, trotzdem aber gegenteilig entschieden, weil »nach dem im Hamburger Hafen bestehenden Ortsgebrauch und nach der Erfahrung des täglichen Lebens Schiffsleute ohne einen Heuervorschuß und eine sofort beim Abgange des Schiffes zahlbar zu machende Anweisung schwerlich zur Anmusterung bereit sind«, deshalb angenommen werden müsse, daß der Heuervertrag auch ohne die unzulässige Bestimmung zum Abschluß gelangt sein würde. Diese tatsächliche Annahme scheint uns auf einer völligen Verkennung der Verhältnisse zu beruhen. Der Ortsgebrauch ging eben dahin, daß der Schiffsmann eine Anweisung erhielt, die zahlbar war, wenn er beim Abgang des Schiffes vom Anlaufhafen an Bord war. Daß die Reeder den Heuervertrag mit Vorschußzahlungen gemäß der Gesetzesbestimmung nicht eingegangen wären, zeigt ihr ganzes Verhalten in dieser Frage, und daß die Seeleute zur Anmusterung unter den von den Reedern gestellten Bedingungen bereit waren, war ebenfalls tatsächlich bewiesen.

Um nämlich möglichst alle Zweifel zu beseitigen, hatten wir schon vor jenem Erkenntnisse die Heuerstelle angewiesen, in den Heuerscheinen auszubedingen, daß keine Vorschußzahlungen geleistet, dagegen den Leuten Anweisungen auf verdiente Heuer gegeben werden sollten, die nach ½ oder 1 Monat zahlbar sind, wenn sich der Mann dann an Bord befindet. Diese Anweisungen sind von den Seeleuten anstandslos genommen worden; auch das Organ des Seemannsverbandes, »Der Seemann«, war der Ansicht, daß gegen ihre Rechtsgültigkeit Einwendungen, wie gegen die alten Heuernoten nicht zu erheben seien. Während ein Gericht erster Instanz sich auf denselben Standpunkt gestellt hat, hat ein anderes Gericht die Bedingung auch auf diesen Scheinen für unzulässig erklärt und den Reeder zur Honorierung der Anweisung für einen desertierten Seemann verurteilt. Sollte sich die höhere Instanz diesem Urteile anschließen, so tritt an die Reeder die ernste Frage heran, ob sie nicht die Gewährung jedes Äquivalents für die Vorschüsse ablehnen müssen. Die verheirateten und länger bei derselben Reederei bleibenden, überhaupt die in geordneten Verhältnissen lebenden Seeleute bedürfen des Vorschusses nicht. Für diejenigen, die gewohnt sind, ihren ganzen Verdienst auszugeben, sodaß sie bei der Anmusterung keine Baarmittel zur Beschaffung der neuen Ausrüstung besitzen, würden allerdings Schwierigkeiten entstehen können, bis sie sich gewöhnen, bei der Abmusterung einen Teil ihres Verdienstes bei dem Seemannsamte bezw. der bei demselben zu führenden Sparkasse zu hinterlegen. Es würde das schließlich eine große Wohltat für die Seeleute und das beste Mittel sein, um den Ausbeutungen, denen sie ausgesetzt sind, entgegenzuwirken. Bedauerlich besonders im Interesse der verheirateten Seeleute würde es sein, wenn die Praxis der Gerichte auch zur Abschaffung der sog. Ziehscheine drängen würde, auf welche den Angehörigen der Seeleute monatlich ein Teil der von diesen verdienten Heuer ausgezahlt wird. Dadurch würden die Angehörigen in große Verlegenheit geraten. Diese Ziehscheine sind ebenfalls Anweisungen auf verdiente Heuer. Werden die Reeder zur Honorierung der letzteren verpflichtet, auch wenn der Mann inzwischen desertiert ist, so müßte dasselbe logischer Weise auch hinsichtlich ersterer geschehen. Ein Erkenntnis der Art müßte aber die Beseitigung der Ziehscheine zur notwendigen Folge haben.

Die auf Veranlassung der Reeder in der neuen Seemannsordnung erfolgte Gleichstellung der Geschlechtskrankheiten mit anderen Krankheiten hinsichtlich der Fürsorgepflicht des Reeders hat sich als eine über alles Erwarten schwere Last erwiesen. Eine weitere Ausdehnung der Krankenlast ist durch das Gesetz vom 12. Mai d. J. erfolgt, durch welches die Krankenfürsorge allgemein auf 6 Monate erstreckt ist, wobei für die Stewards einige weiteren Vergünstigungen gewährt sind. Wenn wir auch gegen dieses Gesetz keine Einwendungen erhoben haben, so müssen wir doch nachdrücklichst betonen, daß hiermit in den Lasten, welche den Reedern für die Seeleute auferlegt sind, bis an die äußerst zulässige Grenze gegangen ist, und wir geben uns der Hoffnung hin, daß auch die verbündeten Regierungen dem weiteren Drängen des Seemannsverbandes und seiner Vertreter energisch entgegentreten werden.

---

*) Ist geschehen. (S. Seite 281.)

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Schiffsverkehr im I. Halbjahr 1904 in Hamburg (einkommend 7167 Schiffe mit 4 794 734 (4 390 461) t; in Antwerpen 2877 Schiffe mit 4 623 966 (4 508 175); in Rotterdam 3662 Schiffe mit 3 614 019 (3 460 566), in Bremen 1906 Schiffe mit 1 496 917 t R.

* * *

Im I. Halbjahre wanderten 69 353 (86 480) Personen, darunter 8899 (10 554) über Hamburg aus.

* * *

In London haben, um eine Verständigung der transatlantischen Reedereien herbeizuführen, Verhandlungen zwischen Herrn Generaldirektor Ballin, Sir Clinton Dawkins und Mr. Bruce Ismay als Vertretern der Pool-Linien und Lord Inverclyde als Vertreter der Cunard-Linie stattgefunden. Über ihr Ergebnis liegen keine authentischen Angaben vor.

* * *

Seefahrzeuge bis zu 250 kbm Raumgehalt (Lustfahrzeuge ausgenommen) sind, laut Verfügung des Reichsamts des Innern vom 27. Juni d. J. von der Entrichtung der Gebühren für die Prüfung ihrer Positionslaternen befreit. Für die Schiffseigentümer empfiehlt es sich, die Laternen ungeprüft zu kaufen und sie dann prüfen zu lassen, weil die Verfertiger von der Zahlung der Prüfungsgebühr nicht befreit sind.

* * *

Durch Notenaustausch der deutschen Botschaft zu St. Petersburg und des russischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten ist festgesetzt worden, daß die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe bis auf weiteres, aber nicht länger als der Handelsvertrag vom 10. Februar/29. Januar 1894 in Kraft bleibt.

* * *

Von der preußischen Regierung werden gegenwärtig den in Betracht kommenden Interessentenkreisen ein Entwurf von Vorschriften über die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zu gutachtlichen Äußerungen vorgelegt.

* * *

Unter dem Namen Empreza Brazileiro de Navigacao Freitas hat die Hamburger Reedereifirma A. C. de Freitas & Co. eine Linie an der Brasilianischen Küste eingerichtet, in der sie ihre bislang auf der Fahrt von Hamburg nach Brasilien beschäftigt gewesenen Dampfer »Roma«, »Gutenberg«, »Achaia« und »Morea« eingestellt hat.

* * *

Aus Anlaß der Untersuchung einer Kollision erklärte der Reichskommissar beim Seeamt zu Hamburg, daß er die strenge Befolgung des Art. 16 der Kaiserl. Verordnung für notwendig halte.

* * *

Nachdem sich der Clayton-Apparat, den der Norddeutsche Lloyd seit einiger Zeit zur Desinfektion seiner Dampfer und zur Bekämpfung von Feuersgefahr gebraucht, als außerordentlich nützlich erwiesen hat, beabsichtigt der Lloyd seine Schiffe mit dem Apparat auszurüsten. Die Anfertigung der Apparate soll der Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik in Bremen übertragen werden, welche das alleinige Ausführungsrecht des Clayton-Patents für Deutschland besitzt.

* * *

Der Dampfer »Johanna« aus Hamburg hat am 18. Januar d. J. zwischen Gjedser und Dasserort die Yacht Svalen, aus Aerö, mit Notflagge angetroffen, nachdem sie von einem unbekannten Dampfer angerannt worden war. Mit großer Mühe gelang es Kapitän Seifert, die Besatzung der Svalen zu bergen. Für diese Tat ist Kapitän Seifert jetzt von der dänischen Regierung ein silberner Becher mit entsprechender Widmung überreicht worden.

* * *

Ausland.

Der von Lord Muskerry eingebrachte Antrag, der sich gegen die Führung von Deckslast auf Schiffen im Nordatlantik während des Winters richtet, ist vom Oberhause in zweiter Lesung mit 96 gegen 13 Stimmen abgelehnt worden.

* * *

Die englische Regierung, die nun allen Vermutungen zum Trotz doch ein Beschicken der Konferenz über internationales Seerecht abgelehnt hat, ließ durch ihren Unterstaatssekretär des Auswärtigen im Unterhause erklären, daß sie Maßnahmen treffen werden, um über die Beschlüsse und Beratungen der Konferenz vollständig unterrichtet zu sein.

* * *

Die Praxis der britischen Werften, den Reedern überlange Kredite zu gewähren, wurde von Sir Christopher Furness in der Generalversammlung, Furness, Withy & Co. scharf kritisiert, weil diese Praxis viel dazu beigetragen habe, den Frachtenmarkt in seine gegenwärtige traurige Verfassung zu bringen.

* * *

Der Morgansche Schiffahrtstrust hatte in 1903 31 037 000 Doll. Einnahmen und 27 036 000 Doll. Ausgaben, mithin ein Überschuß 1 797 000 Doll.

* * *

Die ungarische Regierung richtete an die Behörden eine Verordnung, wonach die Auswanderung möglichst zu verhindern, im übrigen aber Belehrung über die Vorteile der Route Fiume-New-York zu erteilen sei. Als Vorteile werden insbesondere genannt die Ermäßigung der Eisenbahnkarten für Gruppen über 10 Personen, ferner die Aufsicht und der Schutz der ungarischen Regierung während der Fahrt und die Unterstützung bei der Landung.

* * *

Von der österreichischen Regierung wurde der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mitgeteilt, daß sie ihr als Subvention für das zweite Semester wiederum 600 000 Kr. überweisen werde.

* * *

In der belgischen Kammer hat kürzlich der frühere Staatsminister Beernaert dem Minister für auswärtige Angelegenheiten die Anregung gegeben, Belgien solle die Initiative ergreifen für die Schaffung eines internationalen Abkommens zum Zwecke der Festlegung bestimmter Routen in gewissen Gegenden für ausgehende und einkommende Fahrt; ferner für die einheitliche Durchführung der Verringerung der Fahrt bei Nebel. (? D. R.)

* * *

Im Jahre 1903 sind in Marseille 8672 Schiffe von 7 261 327 t R. angekommen (1902: 8315 Schiffe von 6 551 727 t R.), ausgelaufen sind 8680 Schiffe von 7 251 413 t R. (1902 8341 Schiffe von 6 540 012 t R. Die deutsche Beteiligung war 420 683 t R.

* * *

Ein Dekret des französischen Generalgouverneurs von Westafrika vom 31. Mai d. J. macht das Lotsennehmen in Dakar obligatorisch. Die höchste Lotsengebühr wird für Dampfer 100 Fr., für Segelschiffe 200 Fr. betragen.

* * *

Die Kaigesellschaft in Konstantinopel versandte unterm 6. ds. an die hauptsächlichsten Reedereifirmen ein Zirkular mit der Mitteilung, daß sie die Kaigebühren zu erhöhen beabsichtige, und lud gleichzeitig die Firmen ein, Vertreter zur Besprechung des Näheren zu delegieren.

* * *

Eine kürzlich erlassene Verordnung der spanischen Regierung bestimmt, daß ausländische Schiffe unter den für die Küstenschiffahrt geltenden Bestimmungen berechtigt sind, Passagiere und deren Gepäck zu befördern.

* * *

Vom 1. Juni d. J. ab sind die Tonnenabgaben in Narvik für Schiffe in ausländischer Fahrt von 10 auf 4 Oere per t R. und für Schiffe in Küstenfahrt sowie für Lustfahrzeuge auf 2 Oere per t R. herabgesetzt worden.

* * *

Schiffe über 10 000 t Bt.-R. besitzt England 45, Deutschland 25, Amerika 12, Holland 4, Frankreich 2, Dänemark 2, Belgien 1.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 7. Juli der für die Dampskibsselskab Kjöbenhavn, Kopenhagen, in Bau befindliche Eindeck-Schraubendampfer »**Livonia**« glücklich vom Stapel. Das Schiff, das nach der Bureau Veritas-Klasse gebaut ist, hat bei einer Länge von 284', einer Breite von 42' und einer Tiefe von 21' $5^1/_2$" eine Tragfähigkeit von 3300 t auf 17' $8^1/_2$" Tiefgang. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von reichlich 650 ind. P.-St. soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von $9^1/_2$ Knoten verleihen.

* * *

Am 7. Juli lief auf der Lühringschen Werft a. d. Unterweser der für die Firma L. Linnemann, Harburg, erbaute Schooner »**Angela**« von 250 R.-T. vom Stapel.

* * *

Auf Seebecks Werft, Bremerhaven, lief am 9. Juli der für die Dampffischerei-Ges. »Nordsee« in Nordenham erbaute Fischdampfer »**Holstein**« vom Stapel.

* * *

Am 12. Juli lief auf der Hamburger Werft von Blohm & Voß der für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« erbaute Schraubendampfer (Nr. 171) »**Esne**« glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind 429 × 50 × 32'6"; Tragfähigkeit 7500 t. Sechs bis zum Oberdeck reichende Schotten teilen das Schiff in sieben wasserdichte Räume. »Esne«, die wie alle Kosmosdampfer zwischen Hamburg und der Westküste Südamerikas Fracht und Passagiere führen wird, ist mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 2800 i. HP. ausgerüstet. Die Maschine wird ihren Dampf aus den einender Kesseln, die auf 15 Atmosphären konzessioniert und mit Howdens forziertem Zug versehen sind, erhalten. Das als Dreidecker und nach dem Zellensystem konstruierte und mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgerüstete Schiff besitzt eine lange bis zur Vorderkante der Kommandobrücke sich erstreckende Poop mit hohem Aufbau, in dem die Kammern des Kapitäns, der Offiziere, der Salon etc. liegen, während das Logis für die Heizer und Matrosen unter der Back hoch und geräumig angeordnet ist. In der ersten Kajüte sind Kammern für 40 Passagiere, in der zweiten für 26 Passagiere vorhanden, während im Zwischendeck 50 Personen aufgenommen werden können. Sämtliche Kammern für die Passagiere sind bequem und mit allem Komfort ausgestattet.

* * *

Probefahrten.

Am 2. Juli machte der für die D.-Ges. »Vulcan« in Kopenhagen vom Vulcain Belge erbaute Dampfer »**Bryssel**« seine Probefahrt, auf der 11,8 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit erzielt wurden. Der nach Lloyds höchster Klasse gebaute Dampfer mißt: 240' × 37' × 19' 2", Tragfähigkeit 2360 t. Die ebenfalls von den Erbauern des Dampfers konstruierte Triple-Expansionsmaschine hat Zylinder von $18^1/_2$, 30 und 49 Zoll Durchmesser bei 34 Zoll Hub sowie zwei Einender-Kessel von je 9' 10" Länge bei 12' 3" Durchmesser, die mit einem Druck von 185 lbs arbeiten. Das Schiff ist als Eindecker erbaut, mit Monkey Poop, langer Brücke und Back, mit den Deckshäusern auf der Brücke in denen sich die Wohnräume für Kapitän, Offiziere und Maschinisten befinden, während die Logierräume für die Mannschaft unter der Back liegen. Der Dampfer hat zu Ballastzwecken einen Zellen-Doppelboden und einen Tank in der Achterpiek. An den vier zu den Laderäumen führenden Luken ist je eine extrastarke »Schwarting«-Winsch aufgestellt.

* * *

Der kleine Kreuzer »**Bremen**«, der im April d. J. von der A.-G. »Weser« an die Marine abgeliefert worden ist, macht z. Z. Probefahrten. Auf einer dieser Fahrten erreichte er bei etwa 12 000 PS. eine Geschwindigkeit von 23,29 Knoten. Da der Kreuzer für eine Geschwindigkeit von 22 Knoten konstruiert war und die kontraktliche Leistung der Maschinen nur 10 000 PS. beträgt, so bedeutet obiges Ergebnis einen glänzenden Erfolg.

* * *

Wie in der Generalversammlung der **Nordseewerke, Emder Werft- und Dock-A.-G.** berichtet wurde, gehen die Bauten noch vor Ablauf dieses Monats ihrer Fertigstellung entgegen. Die Nordseewerke werden nichts bloß Schwimmdocks bauen, um den im Emdener Hafen verkehrenden großen Dampfschiffen die Dock- und Ausbesserungsmöglichkeit zu gewähren, sondern auch Neubauten von Schiffen ausführen.

Vermischtes.

Der Hafen von Larache (Marokko) verursacht allen dort löschenden und ladenden Schiffen großen Aufenthalt, besonders deshalb, weil die maurische Hafenbehörde, welche das Leichtern der Schiffe auszuführen hat, so wenig entgegenkommend ist. Die deutschen und französischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften lassen den Hafen durch kleine flachgehende Dampfer bedienen, welche in Gibraltar oder Tanger die Güter für Larache aus den größeren Dampfern übernehmen und bei gutem Wetter die Barre passieren können. Oft wurde aber den Dampfer aus irgend welchen nichtigen Gründen die Assistenz eines Fluß-Lotsen verweigert. Im vorigen Jahre kam der deutsche Dampfer »Nordsee«, nachdem er unter Assistenz des Kapt. Karow vom marokkanischen Regierungsdampfer »Turki« glücklich die Barre passiert hatte, im Fluß an Grund und wurde schwer beschädigt, nur weil der Hafenkapitän es versäumt hatte, den Flußlotsen, wie üblich, nach dem Passieren der Barre zur Assistenz zu schicken. Schon seit Jahren hat die englische und französische Gesandschaft ohne Erfolg versucht, beim Sultan die Absetzung des Hafenkapitäns durchzusetzen und es ist erfreulich, daß dies nun dem deutschen Konsul in Fez Herrn Dr. Vassel anläßlich der Strandung des Dampfers »Nordsee« gelungen ist. Solche Erfolge tragen sehr dazu bei, das Ansehen Deutschlands in Marokko zu heben.

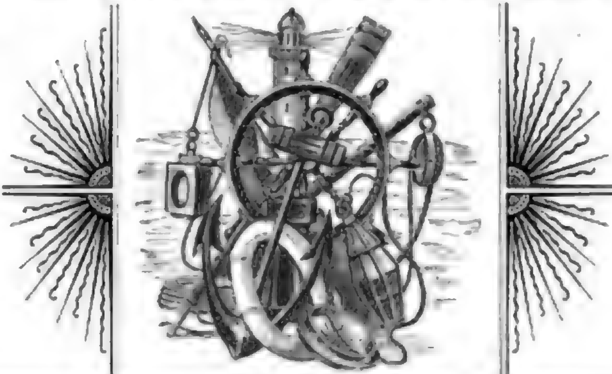
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Stellungnahme zur Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe

(die sog. Lokalverordnung für die Elbe).

Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat auf seiner letzten Sitzung am 6. Juli beschloßen, zu verschiedenen Einwänden Stellung zu nehmen, die sein Mitglied, Herr Kapt. *Siemsen* gegen die seit dem 1. Juli in Kraft befindliche Lokalverordnung vorzubringen hat. Um den Verein sein Vorhaben zu erleichtern, hat Herr *Siemsen* auf Vorschlag des Vorsitzenden die Paragraphen im Nachstehenden namhaft gemacht, an denen er in Übereinstimmung mit der Mehrzahl der Elblotsen Kritik übt. Da der Verband an dem Zustandekommen der Verordnung einen hervorragenden Anteil hat und weil die Bestimmungen dieser Verordnung nicht nur von Mitgliedern der Hamburger Vereine befolgt werden müssen, werden die nachstehenden Äußerungen des Herrn *Siemsen* auf der Verbandsseite wiedergegeben.

Ehe sich der Verfasser gegen einzelne Paragraphen wendet, geht er mit einigen Worten auf das Entstehen der Verordnung ein und erwähnt dabei die Anteilnahme der Elbelotsenbrüderschaften.

In einer Kommissionssitzung, die auf Veranlassung des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Schleswig am 7. Januar 1903 in Pinneberg abgehalten wurde, hat auch Herr Kapt. *Siemsen* teilgenommen.

Damals wurden, wie Herr Kapt. *Siemsen* nun wörtlich ausführt, besonders folgende Punkte, worauf wir besonders Gewicht legten, zu Protokoll genommen. Alle Schiffe und Fahrzeuge bis zu 3 m Tiefgang haben, wenn dieselben mit freiem Winde segeln, sich soviel wie möglich an den Seiten der Fahrrinne zu halten, damit die Fahrrinne für große Schiffe freibleibt. Kreuzende Fahrzeuge haben zu wenden, wenn ein Dampfschiff oder ein Schlepper durch ein Signal mit der Dampfpfeife, (etwa lang kurz, lang kurz), anzeigt, daß dieselben durch irgend einen Umstand verhindert sind, hinter dem Segler umzuhalten. (Dieses ist doch ein maßvolles Verlangen und werden dadurch die kleineren Segler in keiner Weise aus der Elbe verdrängt!)

Für diese beiden hochwichtigen Punkte ist nun der wenigsagende § 13 Abs. 2*) herausgekommen. Nämlich:

»Zwischen der Lühemündung und der Nienstedtener Leuchtbake haben alle unter Segel befindlichen Fahrzeuge, wenn sie, ohne kreuzen zu müssen, dem Fahrwasserlauf zu folgen vermögen, sich der Südgrenze des Hauptfahrwassers so nahe zu halten, wie es ihr Tiefgang erlaubt.«

Unser Antrag ging dahin, wie erwähnt, daß dieser Abs. 2 für die ganze Elbe gelten sollte und speziell für diese in Abs. 2 angeführte Strecke, für kleinere Segler das südliche Fahrwasser längs Hanöbersand-Este zu benutzen wäre. Dieses Fahrwasser hat vollständig Wasser und Strom und ist auch ganz mit Tonnen und Bojen versehen.)

Statt diese Punkte nun zu berücksichtigen, sind eine Masse andere komplizierte Paragraphen herausgegeben, die teilweise in der Praxis nicht ohne Veränderungen auszuführen sind und teilweise durch die Entfernungen nach Meter zu kompliziert sind, da man die Entfernungen nicht erst messen kann, sondern nach Gissungen handeln muß.

Ferner ist § 21, besonders Absatz 10, 11 und 12 doch wirklich zu kompliziert, um ihn im Kopf zu behalten. Er würde am zweckentsprechendsten durch folgende Bestimmung ersetzt werden:

»Wenn ein Hindernis-Signal gezeigt wird, von einem Wrack, Bagger oder Taucher ist alle Vorsicht zu gebrauchen, langsam zu fahren eventuell zu stoppen, bis man das Hindernis passiert ist.«

Bei § 27 muß man sich fragen weshalb? Wenn Platz genug vorhanden.

§ 33 ist unmöglich immer einzuhalten, besonders oberhalb Schulau (Begründung auch in Pinneberg zu Protokoll gegeben). Da dieser Paragraph nicht immer einzuhalten, müßte derselbe doch wenigstens lauten: »Fischer- und kleinere Fahrzeuge dürfen nicht in der Linie von Leitfeuern ankern, Seeschiffe nur wenn dieselben eine genügende Entschuldigung für ein Ankern in der Linie haben, oder wenn die Linie durch eine Reede geht.

*) *Bemerkung des Vorsitzenden vom geschäftsführenden Verein.* Der Herr Verfasser hat anscheinend den § 14 Abs. 1 und 2 übersehen.

(Schluß folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 30. Hamburg, den 23. Juli. **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Der Deutsche Schulschiffverein und seine Kadetten. Mit diesem Thema hat sich am 14. Juli der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere in Hamburg beschäftigt. In der Diskussion wurde, wie der uns zugestellte Bericht der Vereinsleitung ausspricht, erwähnt:

»Ein in der Deutschen Nautischen Zeitschrift »Hansa« veröffentlichter Brief des Schulschiffvereins an seine Kadetten, welche in diesem Jahre das Schulschiff verlassen haben, läßt erkennen, daß die jungen Leute und ihre Eltern sich gründlich getäuscht haben, wenn sie glaubten, daß durch die Aufwendungen an Bord des Schulschiffes und auf Grund der daselbst genossenen Ausbildung ein Aufrücken in den Rang eines Schiffsoffiziers erfolgen würde. Aus diesem Briefe geht hervor, daß die Reeder nicht gewillt sind die Kadetten als Schiffsoffiziere anzustellen, wenn sie nicht noch 9 Monate als Matrosen in der Handelsmarine gefahren haben, nachdem sie die Schulschiffsausbildung beendigt haben. Zu bemerken ist, daß die Kadetten beabsichtigten, anstatt 9 nur noch 6 Monate in der Handelsmarine als Matrose zu fahren und den Rest ihrer Fahrzeit während ihres Dienstjahres in der Kaiserlichen Marine zu gewinnen, wie das Gesetz ihnen dies freistellt.«

Während der Verein noch vor 3 Jahren der Kadettenausbildung aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen jede Existenzberechtigung in denkbar schärfster Form absprach, geht seine Befürwortung für das Ausbildungssystem heute so weit, daß er nicht einmal mehr die sonst von allen Seiten gestellte Forderung unterstützt: wonach der ausgebildete Kadett die ihm noch fehlende Fahrzeit von 9 Monaten in der Handelsmarine zubringen soll. Wäre dieser Standpunkt vom Schulschiffverein eingenommen worden, wir würden ihn zwar bekämpft immerhin aber verstanden haben. Der Wunsch des Erziehers, seinen Zöglingen Erleichterungen zu verschaffen, wäre begreiflich. Wie aber ein Verein aus Schiffsoffizieren der Handelsmarine wünschen kann, daß der Nachwuchs seiner Mitglieder möglichst wenig von dem Schiffsdienst in der Handelsmarine vor dem Steuermannsexamen kennen lernen soll, ist uns nicht verständlich. Jedes Mehr an praktischer Erfahrung als Vollmatrose kann dem Schiffsoffizier, als Vorgesetzten, nur dienlich sein. Der gegen die »Fahrzeit vor dem Mast« von den Anhängern der Schulschiffsidee vorgebrachte Haupteinwand bezog und bezieht sich auf Schiffsjungen, auf Knaben, die schädlichen Einflüssen im Verkehr zugänglicher sind oder ihnen weniger gewappnet gegenüberstehen, als junge Leute von 19 und 20 Jahren. Er trifft somit auf ausgebildete Kadetten nicht zu. Welche Gründe liegen also für eine Beschränkung der Fahrzeit in der Handelsmarine vor? Als die Kadettenausbildung auftauchte, wurde sie als Mittel zur besseren Vorbildung für den Schiffsoffizier angesehen. Auch von uns. Bei den Kadetten ist die Ausbildung nun aber vollendet, wenn sie vom Schulschiff entlassen werden. Die fehlende Fahrzeit muß erlangt werden. Liegt es da nun nicht weit mehr im Interesse des zukünftigen Schiffsoffiziers der Handelsmarine, und insbesondere seiner älteren Kollegen und Vorgesetzten, wenn der junge Mann die ihm noch fehlende Zeit in der Handelsmarine zur Vervollständigung seiner praktischen Vorbildung verwertet, als daß ihm ein Teil seiner pflichtgemäßen Dienstzeit in der Kriegsmarine angerechnet wird?! Einer Dienstzeit, die der Vorbildung zum Reserveoffizier nicht aber zum Schiffsoffizier gilt! Nein, wir vermögen jener extremen Kundgebung zu Gunsten einer kadettenmäßigen

Ausbildung nicht zu folgen. Als langjähriger Befürworter einer guten theoretischen und sachgemäßen praktischen Vorbildung der Schiffsoffiziere sind wir über den Verdacht erhaben, Gegner einer Kadettenausbildung zu sein. Wir haben ihr im Gegenteil stets das Wort geredet und sind vor Jahren für diese Stellungnahme mit verletzenden Äußerungen wiederholt — und nicht am Wenigsten vom Verein der Kapitäne und Offiziere — bedacht worden. Und heute müssen wir gegenüber dem ehemaligen schärfsten Gegner der Kadettenausbildung als Warner vor zu weitgehenden Forderungen auftreten?! Tempora mutantur.

• • •

Die Beschlagnahme der japanischen Post auf dem Reichspostdampfer »Prinz Heinrich«

durch den russischen Kreuzer (?) »Smolensk« ruft mit Recht lebhaften Unwillen in deutschen Schiffahrtskreisen hervor. Der Kommandant des Kriegsschiffes, der anscheinend unüberlegt handelte, hat dann, als er seinen Irrtum gewahr wurde, dem englischen Dampfer »Persia« die dem deutschen Schiff abgenommenen Postsäcke zwangsweise übergeben. Zu diesem Zweck hielt er »Persia« widerrechtlich auf See an und erreichte damit, daß jetzt auch in englischen Schiffahrtskreisen Aufregung über sein willkürliches Vorgehen herrscht. Vom rechtlichen Standpunkt, soweit er sich auf die nicht beanstandete russ. Proklamation v. 27. Febr. stützt, vielleicht haltbar, läßt sich vom politischen kaum etwas törichteres als diese gegenüber dem deutschen Schiffe geübte Willkür ausdenken. Wir, die guten Freunde durch Dick und Dünn hätten eine bessere Behandlung verdient. Selbstverständlich wird die russische Regierung der deutschen — vielleicht hat sie es schon beim Erscheinen dieser Zeilen getan — auch Genugtuung geben und dem Norddeutschen Lloyd gegebenenfalls Schadensersatz leisten, aber der Zwischenfall ist doch zu ernst, als daß er ohne Einfluß auf das gegenseitige Verhältnis beider Länder bleiben wird. Der russische Kommandant wird zwar das Karnickel sein, aber man fragt sich doch unwillkürlich: wie lautete seine Instruktion? War ihm, wie wir es bei unserer amtlichen Vorliebe für Rußland erwarten können, nicht ans Herz gelegt: der deutschen Flagge mit größter Zuvorkommenheit zu begegnen? Ja? dann ist sein willkürliches Vorgehen symptomatisch für die Denkungsweise in der russischen Marine; Nein? dann ist die russische Regierung, um milde zu sagen, recht undankbar.

• • •

Über die japanische Handelsmarine,

über ihre Entwickelung seit dem japanisch-chinesischen Kriege bis zum Jahre 1903 veröffentlicht Herr Boutellier im Moniteur Maritime eine sehr lesenswerte Abhandlung. Nachdem er vom volkswirtschaftlichen Standpunkt Ein- und Ausfuhr des Landes nach ihrem Wert und Umfang besprochen und zahlenmäßig festgestellt hat, wendet er sich der Handelsmarine zu. In einer Tabelle, die das Wachstum japanischer Schiffe, unterschieden nach Seglern und Dampfern und deren Raumgehalt, veranschaulicht, machen wir die auffällige Beobachtung, daß gleich der Dampfer- auch die Seglerflotte nach Anzahl und Raumgehalt in ständig aufsteigender Bahn begriffen ist. Merkwürdig und unerklärlich ist die sprunghafte Zunahme von 1898 auf 1899. Auf welche Ursachen diese Erscheinung zurückzuführen ist, wissen wir nicht. Immerhin geht aus ihr sowie überhaupt aus dem ganzen Segelschiffsbestand hervor, daß die Fahrzeuge, weil sie im Durchschnitt kaum mehr als 80 t messen, nur in der Küstenfahrt Verwendung finden. Wir lassen nun die Tabelle folgen.

Bestand der japanischen Handelsflotte

Jahr	Segelschiffe		Dampfer	
	Anzahl	Raumgeh. tons	Anzahl	Raumgeh. tons
1893	780	49 085	642	175 764
1894	749	48 303	680	176 915
1895	722	46 959	745	273 419
1896	702	41 794	827	341 309
1897	644	44 055	899	373 588
1898	715	48 130	1032	438 779
1899	1914	170 874	1130	477 430
1900	3322	286 924	1221	510 007
1901	3850	320 571	1329	543 365
1902	4020	336 436	1395	583 352

Nicht geringere Beachtung als die Angaben über den Schiffsbestand verdient eine Zusammenstellung über die seit 1893 auf japanischen Werften hergestellten Bauerzeugnisse; ebenfalls gesondert nach Seglern und Dampfern sowie nach deren Raumgehalt. Darnach wurden auf japanischen Werften gebaut:

Jahr	Segler		Dampfer	
	Anzahl	tons	Anzahl	tons
1893	4	459	26	3 967
1894	13	1 311	33	5 847
1895	6	951	47	8 977
1896	11	1 061	36	5 860
1897	18	2 472	57	10 698
1898	202	20 836	54	13 929
1899	216	23 342	53	18 157
1900	193	17 873	53	15 308
1901	202	20 150	71	31 829
1902	137	10 036	67	16 328

Vergleiche dieser Tabelle mit der voraufgegangenen zeigen die Abhängigkeit der japanischen Handelsflotte von auswärtigen Werften. Eine Veröffentlichung von Lloyds Register (S. 342) macht andererseits das Bestreben Japans bemerkbar, sich auch in den Erzeugnissen der Schiffbauindustrie immer unabhängiger vom Ausland zu machen. Diese Erscheinung wird nach einem gegebenenfalls günstigen Ausgang des gegenwärtigen Krieges naturgemäß noch stärker hervortreten, wenn auch der voraussichtlich dann große Bedarf an Schiffsräumte in erster Zeit noch vom Auslande bezogen werden

dürfte. Zwar hat Japan, wie »Fairplay« kürzlich feststellte, 36 Dampfer mit ca. 110 000 t britischen Raumgehalts während des Krieges angekauft, trotzdem glauben wir, wird nach einem für Japan siegreichen Kriege die Nachfrage nach eigener Schiffsräumte sehr erheblich sein. Eine weitere Zusammenstellung zeigt, wie Japan unausgesetzt und erfolgreich auch im Schiffahrtsbetriebe bestrebt ist, ausländische Kräfte durch einheimische zu ersetzen. Schon am Ende des Jahres 1902 war der Prozentsatz ausländischer Kapitäne und besonders von Schiffsoffizieren sehr gering; seitdem ist er gewiß weiter zurückgegangen. Nach den Aufzeichnungen des Herrn Boutellier waren: unter 533 Kapitänen I. Klasse (für große Fahrt) 153 Ausländer, unter 199 I. Offizieren 35 Ausländer, unter 257 II. Offizieren 14 Ausländer; unter 362 Obermaschinisten 75 Ausländer und unter 561 I. Maschinisten nur 35 Ausländer. Die übrigen Chargen, Kapitäne und Schiffsoffiziere in mittlerer oder kleiner Fahrt, werden ausschließlich durch Japaner bekleidet. Wahrscheinlich werden sich diese Verhältniszahlen nach dem Kriege etwas zu Gunsten der Ausländer ändern, sobald aber die erforderlichen Kräfte wieder zur Hand sind, wird der im Fluß begriffene Prozeß seinen Fortgang nehmen, sodaß sich schon heute der Zeitpunkt absehen läßt, an dem der letzte Ausländer aus japanischem Schiffsdienste scheidet.

Patententziehung ohne Antrag des Reichskommissars.

Angeregt durch Ihre Aufforderung (S. 224), zu der Frage Stellung zu nehmen: ob die Entziehung der Gewerbebefugnis erst nach voraufgegangenem Antrag des Reichskommissars (nach bestehendem Gesetz) ermöglicht oder ob das Seeamt in die Lage versetzt werden soll, eigenmächtig und ohne diese Vorbedingung die Maßnahme ergreifen zu können, möchte ich bemerken:

Das Institut des Reichskommissars hat ursprünglich nur den Zweck gehabt, in ähnlicher Weise die Seeämter in ihrer Behandlung der Sachen zu kontrollieren und eine gleichmäßige Handhabung des Gesetzes zu bewirken, wie dies z. B. die Aufgabe der Reichskommissare bei den Schiffer- und Maschinisten-Prüfungen ist. Anstatt dessen hat sich die Stellung desselben vollkommen zu derjenigen eines Staatsanwalts herausgebildet, ja dominiert sogar das Seeamt selbst, indem dieses nur auf Antrag des Reichskommissars, s. § 26, die Patententziehung aussprechen kann, während bekanntlich im Strafverfahren das Gericht, auch wenn der Staatsanwalt die Freisprechung beantragt, die Verurteilung des Angeklagten aussprechen kann. Anstatt, daß der Reichskommissar unparteiisch dazu beiträgt, die objektive Wahrheit an den Tag zu fördern, pflegt derselbe von Beginn der Verhandlung an als Ankläger aufzutreten, der in dem betreffenden Kapitän und Steuermann Angeklagte sieht. Ohne Rücksicht darauf, ob die Betreffenden eine lange tadellose Laufbahn hinter sich haben, stellt er nur zu häufig, wo er glaubt denselben ein Verschulden an dem Unfall oder an den Folgen desselben beimessen zu können, den Antrag auf Patententziehung, und erhebt, wenn dieser Antrag abgelehnt wird, Beschwerde an das Oberseeamt.

Solches Verfahren führt zu einer schweren Schädigung der vor das Seeamt Geladenen. Nicht nur die Patententziehung selbst, sondern schon die Stellung des Antrages schädigt den Ruf des Betreffenden in Reederkreisen und bei seinen Fachgenossen, es sei denn, daß solcher Antrag im Laufe der Zeit durch mißbräuchliche Stellung zu einer bloßen Form wird, was wiederum das ganze Institut der Seeämter in bedauerlicher Weise in den Augen des Publikums herabwürdigen würde.

Wenn nun dieses Vorgehen nicht durch das Gesetz gerechtfertigt wird, so glaube ich doch, daß durch eine Abänderung der gesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Stellung des Reichskommissars dem Übelstand abgeholfen werden könnte.

Ich bin der Meinung, daß absolut kein Grund vorliegt, die Patententziehung durch das Seeamt von der Stellung eines Antrags des Reichskommissars abhängig zu machen. Es hätte dies nur dann einen Sinn, wenn zu befürchten wäre, daß etwa ein Seeamt in ungerechtfertigt harter Weise aus irgend welchen zu mißbilligenden Motiven seine Standesgenossen verurteilen werde. Das ist ja aber selbstredend nicht der Fall. Die unbillige Beurteilung liegt nicht auf Seite der Seeämter, sondern auf derjenigen des Reichskommissars. Gibt man dem Seeamt das Recht, auch ohne Antrag des Reichskommissars die Patententziehung auszusprechen, so braucht der Reichskommissar nicht fernerhin aus Furcht, das Seeamt könne den Fall möglicherweise doch anders und schärfer beurteilen als er selbst, und demselben ein Antrag auf Entziehung des Patents erwünscht sein, in manchen Fällen den Antrag zu stellen, in welchen er sonst keine Veranlassung dazu nehmen würde.

Übrigens erscheint es auch der ganzen Stellung des Seeamts gegenüber dem Reichskommissar wesentlich angemessener, wenn das Seeamt nicht lediglich über die Frage der Patententziehung zu entscheiden hat, wenn der Reichskommissar dies wünscht, sondern in dieser Beziehung, wie jeder andere Gerichtshof, vollkommen freie Hand hat. Noch besser würde es aber sein, wenn der Reichskommissar überhaupt keinen Antrag zu stellen befugt wäre.

Der Sinn des Gesetzes ist nach den Motiven

einfach der, daß, da das Patent unter Mitwirkung eines Reichskommissars erteilt ist, es auch nicht ohne Kontrolle des Reichs soll wieder genommen werden können. Nach dem ersten Gesetzentwurf hatte die Reichsregierung überhaupt nur das Recht, nicht aber die Pflicht haben wollen, sich durch einen Kommissar bei den Verhandlungen des Seeamts vertreten zu lassen. Es war also nicht an einen ständigen Beamten gedacht; erst durch die Reichstags-Kommission ist die Erforderlichkeit eines Reichskommissars betont.

Die Regierung hat daher ursprünglich gar nicht die ganze Verhandlung vor dem Seeamt in der Weise, wie das Gesetz es nachher bestimmt hat, von dem Verhalten des Kommissars abhängig machen wollen; eine Änderung des Gesetzes in dieser Beziehung scheint daher im Bereiche der Möglichkeit zu liegen.

Nimmt man dem Reichskommissar das Recht, einen Antrag zu stellen, und gewährt ihm nur das Recht, nach gefälltem Spruch des Seeamts gegen denselben an das Oberseeamt Beschwerde einzulegen, so vermeidet man erstens die selbst bei definitiver Freisprechung dem Betreffenden immerhin durch die Antragstellung auf Patententziehung zugefügte Kränkung und Schädigung, zweitens aber hat der Reichskommissar mehr Ruhe zu einer richtigen Beurteilung der Sachlage, und wird eher zu dem Schluß gelangen, daß die Handlungsweise des Betreffenden doch ihre Erklärung und Entschuldigung findet, als wenn er gleich nach Schluß der Beweisaufnahme sofort sein Urteil über die Sachlage aussprechen soll. Wie oft wird er, wo er noch zweifelhaft sein muß, wie die Sache zu beurteilen sei, aus Furcht zu milde zu sein, zu hart in seinem Urteil werden. Er könnte so die Gründe des seeamtlichen Spruchs unbefangen auf sich wirken lassen, weil er sich noch keine Meinung gebildet, jedenfalls dieselbe noch nicht ausgesprochen hat, und daher nicht nötig hat, für sie einzutreten. Er braucht also nicht deshalb etwa gegen den Spruch des Seeamts Beschwerde einzulegen, weil dasselbe seinen Antrag abgewiesen hat, lediglich um dem Seeamt gegenüber Recht zu behalten, sondern er wird sich rein objektiv und viel unparteiischer als jetzt, denn er ist nicht mehr Partei, fragen können, ob es denn wirklich notwendig sei, daß eine Patententziehung erfolge.

Die sonstigen Befugnisse des Reichskommissars würden demselben selbstredend verbleiben, insbesondere das Recht, durch Fragen oder Anträge zur Aufklärung der Sache beizutragen, und auf die ordnungsmäßige Verhandlung der Sache einzuwirken.

Es würde diese veränderte Stellung des Reichskommissars ganz derjenigen Stellung entsprechen, welche derselbe bei der Prüfung der Seeschiffer und Maschinisten einnimmt, indem auch diesem keine Stimme oder keine Antragsstellung auf Erteilung oder Nichterteilung des Patentes, sondern nur ein veto nach gefaßtem Beschluß der Prüfungs-Kommission zusteht.

Damit der Fortfall des kontradiktorischen Verfahrens dem Schiffer nicht zum Nachteil gereicht, und ihm hierdurch nicht etwa die Gelegenheit entzogen wird, in Beantwortung und Widerlegung des Antrags des Reichskommissars und seiner Begründung dasjenige dem Seeamt vorzutragen, was zu seiner Entschuldigung dient, erscheint es wünschenswert, daß der Vorsitzende des Seeamts dem Schiffer etc. nach vorheriger Beratung mit seinen Beisitzern, die etwaigen Bedenken des Seeamts mitteilt, und ihm so die Gelegenheit gibt, durch weitere Erklärungen oder Namhaftmachung weiterer Beweismittel den Sachverhalt aufzuklären. Das Seeamt soll nicht ein Gericht sein, dem die bereits durch die Voruntersuchung in Strafsachen oder durch die Schriftsätze der Parteien in Zivilsachen vorbereitete Sache zur Entscheidung vorgetragen wird, sondern dasselbe ist gleichzeitig untersuchende und urteilende Behörde, es soll denjenigen, gegen den die Untersuchung sich richtet, nicht im Unklaren lassen über seine Meinung von der Sache, und ihm es so unmöglich machen, derselben entgegenzutreten. Es soll vielmehr dem Schiffer selbst helfen, Alles anzuführen, was seiner Sache dienlich sein könnte in gleicher Weise wie etwa der Amtsrichter, welcher mit den Parteien selbst zu verkehren hat, ihr Anwalt und Richter sein soll. Dem Schiffer etc. wird es schwer fallen in zusammenhängender Rede dem Reichskommissar zu antworten, und zum Schluß der Beweiserhebung Alles zu seinen Gunsten Sprechende zu verwerten. Es muß daher mehr als bisher ein Diskussionsverfahren zwischen dem Seeamt und dem Schiffer etc. stattfinden; der juristische Vorsitzende behandelt die Sache meistens zu sehr nach den Formen des Zivil- oder Strafprozesses, welche für die Verhandlung von Anwälten zwar gerechtfertigt erscheinen, für das Seeamt aber nicht passen.

Navalis.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

11) Aufgabe der Schiffspart nach § 501 H. G. B.

An dem in Danzig heimatberechtigten Dampfer »Annie« sollte nach Beendigung einer Reise eine Erneuerung des Hauptkessels und eine Umänderung der Maschine vorgenommen werden, Arbeiten, zu deren Ausführung zum Preise von 52100 Mk. sich die Firma Kl. in Danzig erboten hatte. Der

Korrespondentreeder teilte dies den Beklagten, denen $^{7}/_{64}$ Parten zustanden, mit und fügte hinzu, daß ein anderer Mitreeder, dem $^{48}/_{64}$ Parten zustanden, mit der Annahme des Gebotes einverstanden sei. Die Beklagten ließen den Brief unbeantwortet. Im nächsten Jahresberichte, der den Beklagten im Februar 1901 zuging, war erwähnt, daß sich die Reparatur leider als umfangreicher herausgestellt habe, als man angenommen habe. Der folgende Jahresbericht berechnete alsdann die Reparaturkosten auf 165 145 Mk. Mittels notarieller Erklärung vom 17. März 1902 ließen die Beklagten darauf dem Korrespondent-Reeder anzeigen, daß sie ihre Schiffsparten ohne Anspruch auf Entgelt aufgäben.

Der Korrespondent-Reeder wollte indes diese Abandon-Erklärung nicht gelten lassen und stellte Klage an auf Verurteilung der Beklagten zur Zahlung ihres Anteils an den Gesamtkosten der Reparatur. Das Landgericht zu Danzig verurteilte die Beklagten zum Ersatze ihres Anteils an der mit Kl. anfangs vereinbarten Summe (52 100 Mk.), wies aber die Mehrforderung des Klägers ab. Das Oberlandesgericht zu Marienwerder dagegen erkannte auf vollständige Abweisung der Klage, und diese Entscheidung wurde vom Reichsgerichte bestätigt.

Es handelt sich bei den vorgenommenen Arbeiten um eine »Reparatur des Schiffes« im Sinne des § 501 H. G. B. Auch fand die Reparatur unstreitig nach Beendigung einer Reise statt, und der die Reparatur-Arbeiten betreffende Reedereibeschluß, der ordnungsmäßig durch Stimmenmehrheit ergangen war, wurde dadurch für die Beklagten bindend, daß sie auf den Brief des Klägers, der ihnen den Beschluß mitteilte, schwiegen. Der Beschluß ging aber nicht schlechthin auf Reparatur des Schiffes, sondern auf die Annahme des Angebotes der Firma Kl., gewisse näher bezeichnete Arbeiten für 52 100 Mk. auszuführen. Nur hiermit hatte sich der andere Groß-Mitreeder einverstanden erklärt und das Stillschweigen der Beklagten darf nur als Zustimmung hierauf behandelt werden. Daß aber ein in dieser Weise begrenzter Beschluß unter die Vorschrift des § 501 fällt, ist nicht zu bezweifeln. Die Worte des Gesetzes: »Wenn . . . die Reparatur des Schiffes . . . beschlossen worden ist . . .«, wollen nicht eine bestimmte Fassung für den Beschluß als Voraussetzung für die Anwendung des Gesetzes vorschreiben, sondern nur im allgemeinen den Gegenstand des Beschlusses bezeichnen. Das Gesetz bezweckt, dem Mitreeder Schutz gegen neue Einzahlungen und die Möglichkeit zu geben, von der Sache loszukommen. Zur Erreichung dieses Zweckes erscheint es daher wünschenswert, daß der Inhalt des Beschlusses die zur Reparatur erforderlichen Arbeiten und deren Kosten angibt. Dies war im Briefe des Klägers geschehen. Wenn sich demnächst herausstellte, daß die Arbeiten oder die veranschlagten Kosten zur Reparatur des Schiffes nicht ausreichten, sondern daß Mehrarbeiten und Mehrkosten erforderlich wurden, die den Anschlag fast um das Dreifache überstiegen, so durfte der Kläger diese Überschreitung ohne Genehmigung der Reederei nicht genehmigen (§ 496 Abs. 2 H. G. B.), während den Beklagten, wenn sie dem neuen Beschlusse nicht zugestimmt hätten, wiederum das Abandonrecht des § 501 zustand. Ob den zur Ausführung gelangten Reparaturen ein neuer Beschluß der Mehrheit der Reeder oder eine Eigenmächtigkeit des Klägers zu Grunde lag, ist nicht festgestellt. Dies brauchte aber auch nicht aufgeklärt zu werden, weil ein Beschluß, wenn er ergangen sein sollte, jedenfalls den Beklagten nicht ordnungsmäßig mitgeteilt sein würde. Denn bei der Wichtigkeit des Beschlusses im Sinne des § 501 ist eine verständliche Erklärung zu fordern. Eine solche aber ist weder im ersten, noch im zweiten Jahresberichte zu finden. Worauf es ankam, ist, daß die Mehrheit der Mitreeder mit der Überschreitung des Anschlages einverstanden seien. Und eine solche Mitteilung enthielten die Berichte nicht. Erst von einer solchen Mitteilung an aber lief für die Beklagten die in § 501 bestimmte dreitägige Frist für die Abandon-Erklärung. Bei dieser Sachlage genügt es, daß einerseits der Kläger selbst im Prozesse die Behauptung aufgestellt hat, die Mehrausgaben seien von der Mehrheit der Mitreeder genehmigt, und daß andrerseits den Beklagten hiervon jedenfalls nicht vor Abgabe ihrer Abandon-Erklärung Mitteilung gemacht ist. Eine Notwendigkeit, die einmal abgegebene Erklärung nach der Mitteilung zu wiederholen, lag für die Beklagten nicht vor.

Aber auch in Höhe der ursprünglich genehmigten Summe von 52 100 Mk. haben die Beklagten zu den Reparaturkosten nicht beizutragen. Diese Genehmigung war unter der selbstverständlichen Genehmigung erteilt, daß jene Summe ausreichen würde, die Reparaturarbeiten herzustellen, die Seetüchtigkeit des Schiffes zu erhöhen und damit die Gewinnaussichten für die Beklagten zu vermehren. Wurden diese dagegen in die Lage gebracht, auf ihre Eigentumsrechte am Schiffe und auf jeden zukünftigen Gewinn ohne Entgelt zu verzichten, so fiel für sie jede Verpflichtung hinweg, zu den Reparaturkosten beizutragen, die die Abandon-Erklärung verursacht hatten.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 30. Mai in Sachen Rodenacker :/: Saltzmann und Gen. Rep. I. 27/04.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im August 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

Die charakteristischen Unterschiede in der Wetterlage der einzelnen Zeitabschnitte sind auch in diesem August, wie meist in dieser Jahreszeit, wenig hervortretend.

1.—4. August. Von den Vereinigten Staaten Nordamerikas bis vor den Kanal und die Biscayasee zieht sich eine Zone niedrigeren Druckes, welche mehrere Minima des Luftdruckes enthält und zwar eins nahe den europäischen Küsten. Auf den Schiffswegen der mittleren Breiten sind die Winde daher sehr veränderlich, auch stellen- und zeitweise östlich, während weiter südlich westliche Winde vorherrschen.

5.—7. August. Ein Hochdruckgebiet erstreckt sich von Westindien bis Südwesteuropa; über den östlichen Meeresgebieten reicht ein Ausläufer desselben weit nach Norden bis gegen Island hin, während über dem Golfstrom der Luftdruck niedriger ist. Über dem östlichen Teile des Ozeans sind die Winde vorwiegend nördlich, weiter westwärts gehen sie in südliche und westliche um. Über dem Golfstromgebiet sind die Winde veränderlicher doch vorwiegend südwestlich.

8.—10. August. Über dem östlichen Teile des Ozeans entwickelt sich eine tiefe Depression, die weit nach Süden hinabreicht; über den westlichen Meeresgebieten dehnt sich das Hochdruckgebiet bis gegen Neufundland hin nach Norden aus. So sind die Winde über den östlichsten Meeresteilen veränderlich und auch stürmisch; weiter westwärts sind sie nördlich und über dem westlichen Ozean südlich und auch östlich.

11.—13. August. Eine Hochdruckzone verläuft von den Vereinigten Staaten Nordamerikas quer über den Ozean bis Südwesteuropa, am Rande der nördlich davon gelegenen Depressionszone treten auch tiefere Minima auf. Bis gegen die Azoren hin herrschen daher westliche Winde vor. In der Umgebung jener auch die Schiffswege berührenden Minima herrscht zuweilen stürmisches Wetter.

14.—17. August. Die Hochdruckzone erhält sich und entsendet über den Grenzgebieten von Europa und dem Ozean einen Ausläufer nach Norden. Über dem östlichen Ozean sind die Winde daher südlich, im übrigen herrschen die westlichen Winde vor.

18.—27. August. Der Ausläufer der Hochdruckzone im Osten des Berichtsgebietes verliert sich wieder und es tritt im großen und ganzen eine zonale Luftdruckverteilung ein mit höherem Luftdruck in den niedrigeren Breiten, niedrigeren in den höheren Breiten. Die mittleren Breiten werden jedoch von mehreren Minima des Luftdruckes durchzogen. So herrschen westliche Winde vor, mit Ausnahme der Umgebung der Minima, wo die veränderlichen, auf ihrer Nordseite auch östlichen Winde zeitweise stürmische Stärke annehmen.

28.—31. August. Die Hochdruckzone nimmt eine nördlichere Lage an, sodaß die westlichen Winde in den mittleren Breiten zwar noch vorherrschen, aber nicht mehr soweit nach Süden herabreichen, sondern bereits in weniger niedrigen Breiten östlichen Winden Platz machen.

Verluste deutscher Schiffe (1901 und 1902).

In der Hauptsache beziehen sich die nachstehenden Ausführungen, welche sich auf das amtliche vom Kaiserl. Statist. Amt veröffentlichte Material stützen, auf das Jahr 1901, und in einem kurzen Nachtrag ist zahlenmäßig der Gesamtverlust für 1902 angegeben. Dieselbe Bemerkung, die zum Thema »Schiffsunfälle an der deutschen Küste« gemacht wurde, kann auch hier gelten: die Zahlen sind etwas alt. Immerhin aber bleiben sie die einzige Quelle, die uns in so ausführlicher und einwandfreier Weise Aufschluß über die gesamten Verlustziffern aus dem Jahre 1901 gibt.

Im Jahre 1901 sind 82 deutsche Schiffe zu 47 036 Brutto- oder 34 149 Netto-Tons verunglückt; gegen 1900 eine Abnahme von 3 Schiffen (3 %) und 10 571 N.-R.-T. (23.6). In den letzten fünf Jahren war 1898 das verlustreichste, gingen damals doch 29 Schiffe (26.1) mehr verloren.

Aber auch der Verlust an Raumgehalt, der in den beiden letzten Vergleichsjahren 1899 und 1900 sich beträchtlich gesteigert hatte, ist 1901 so niedrig, daß er noch hinter dem des Jahrs 1898 um 733 R.-T. (2.1) zurückgeblieben ist. Gegen den Durchschnitt der Jahre 1897 bis 1900 ergibt sich für 1901 eine Abnahme um 11 Schiffe (11.8) und am 3772 R.-T.-N. (9.9).

Wie auch in den Vorjahren, so wurden im Jahre 1901 ganz besonders Segelschiffe von Verunglückungen betroffen, während Dampfer seltener verunglückten. Dies erklärt sich einmal aus der größeren Anzahl der Segelschiffe, sodann aber aus der größeren Unabhängigkeit der Dampfer von Wind- und Wetterverhältnissen, unter deren Einfluß Segelschiffe in weit höherem Grade zu leiden haben.

Von den 82 Schiffsverlusten waren herbeigeführt: durch Strandungen 26 (31.7 %) Schiffe mit 15 229 (44.6) Raumgehalt; durch Sinken 12 (14.6) mit 1416 (4.1), durch Kollision 15 (18.3) mit 7064 (20.7), durch Verlassen oder Kondemnation 9 (8.0) mit 40.25 (11.8), durch Feuer 2 (2.4) mit 1407 (4.1), verschollen sind 18 (22.0) Schiffe mit 5008 (14.7 %) R.-T. Raumgehalt.

Daraus geht hervor, daß im Jahre 1901 (wie in den vier Vorjahren) die meisten Schiffe infolge von Strandung verloren gegangen sind. Verhältnismäßig zahlreich sind auch die Fälle, in welchen Schiffe verschollen sind, ohne daß über ihren Verbleib irgend eine sichere Nachricht zu erlangen gewesen wäre. An dritter Stelle stehen die Verluste infolge von Zusammenstößen. Daran reihen sich die Fälle von Sinken, und die, bei welchen Schiffe wegen auf offener See erlittener schwerer

Beschädigungen als der Ausbesserung unwert erklärt werden mußten. Verhältnismäßig am seltensten ereignete es sich, daß Schiffe, deren Untergang nicht abzuwenden war, von der Besatzung verlassen wurden und daß Schiffe verbrannten. Durch Kentern gingen im Jahre 1901 keine Schiffe verloren.

Hinsichtlich der Zahl der bei den Verunglückungen umgekommenen Mannschaften stehen die Dampfschiffe weit hinter den Segelschiffen zurück; denn während auf ersteren in den fünf Jahren 1897 bis 1901 im ungünstigsten Falle 1 Mann von je 217 der gesamten regelmäßigen Besatzung umkam, stellte sich bei Segelschiffen dies Verhältnis ganz erheblich schlechter, nämlich auf 1 : 92. Das verlustreichste Jahr war für Segelschiffe das Jahr 1898, in welchem 1.1 % der zur Besatzung der deutschen Segelschiffe erforderlichen Mannschaften umkamen; den verhältnismäßig geringsten Verlust weist das Jahr 1901 (mit 0.5 %) auf. Für die Dampferflotte trat der größte Besatzungsverlust (0.5) im Jahre 1900 ein, während die Jahre 1897, 1898, 1899 den geringsten (mit je 0.3) aufweisen.

Betrachtet man dagegen die Fahrzeuge allein, so zeigen die Dampffahrzeuge den größten Besatzungsverlust; dieser betrug im Jahre 1901, dem ungünstigsten Jahre, bei den Dampffahrzeugen 4.1, bei den Segelfahrzeugen dagegen nur 0.9 %.

Für die deutsche Kauffahrteiflotte überhaupt (Segelschiffe und Dampfschiffe zusammengezählt) schwankte die Einbuße an Bemannungspersonal in den einzelnen Jahren von 1897 bis 1901 zwischen 0.6 und 0.4 % der regelmäßigen Besatzungsziffer.

Eine ausführliche Tabelle gestattet ferner ein Urteil darüber, wie sich die Verluste ihrer Zahl nach in den einzelnen *Monaten* auf die *verschiedenen Gewässer und Küsten* verteilen. Da die Verunglückung der beiden durch Feuer zerstörten Schiffe weder mit der Jahreszeit noch mit der geographischen Position in Zusammenhang steht, sollen sie im Nachstehenden außer Betracht gelassen werden.

Bei der Durchsicht der Zahlen in der vorhin angedeuteten Tabelle zeigt sich, daß von den 80 Verunglückungen bei weitem die meisten (65 = 81.3 %) in europäischen Gewässern sich ereigneten. Unter diesen ragt wieder in ganz besonderem Maße die Nordsee mit dem Skagerrak hervor, denn dort fanden im Laufe des Jahrs 1901 40 Schiffe oder 50 % der hier nachgewiesenen ihren Untergang. In den Vorjahren bis 1897 zurück war das Verhältnis mit Ausnahme des Jahrs 1898 etwas günstiger für die Nordsee, denn es entfielen von den Verunglückungen 1900 40 %, 1899 47.4, 1898 55.0, 1897 35.6 % auf diesen Meeresteil. Von den in den europäischen Gewässern verunglückten Schiffen waren 19 im Verkehr zwischen deutschen Häfen unter sich, 34 im Verkehr zwischen deutschen und anderen europäischen Häfen, 2 im Verkehr zwischen deutschen und außereuropäischen Häfen, 14 im Verkehr zwischen außerdeutschen europäischen Häfen unter sich beschäftigt. Von den 11 in außereuropäischen Meeresteilen verloren gegangenen Schiffen ankerte 1 auf einer Reede, 3 fuhren zwischen außerdeutschen europäischen und außereuropäischen und 7 zwischen außereuropäischen Hafenplätzen.

Untersucht man die Verunglückungen in bezug auf die Monate und die Jahreszeiten, in welchen sie eintraten, so findet man, daß in den Monaten Oktober bis Dezember und Januar bis März der größere Teil (49 = 61.3 %), in den Monaten April bis September nur 31 (38.7 %) erfolgten.

Der Verlust an Menschenleben, von welchem die Verunglückungen des Jahres 1901 begleitet waren (218 Personen), hat im Vergleich mit dem Verlust des Vorjahrs (289 Personen) ganz erheblich abgenommen, trotzdem die Zahl der verunglückten Passagiere sich um 10 vermehrt hat, denn die Zahl der umgekommenen Mannschaften ist um 81 gefallen. Es nimmt der Verlust dieses Jahrs unter den Verlustziffern der 5 Jahre 1897 bis 1901 die vorletzte Stelle ein und steht um 19 unter dem Durchschnitt der 4 Vorjahre.

Jahre	Zahl der an Bord der verunglückten Schiffe gewes. Personen der		Zahl der umgekommenen Personen der		Bei den Verunglückungen kamen um von je 100 Mann der	
	Besatzung	Passagiere usw.	Besatzung	Passagiere usw.	Besatzung	Passagiere usw.
1901 .	898	183	205	13	22.8	7.1
00 .	982	91	286	3	29.1	3.3
1899 .	989	180	220	5	22.2	2.8
98 .	1003	170	232	5	23.1	2.9
1897 .	683	34	194	1	28.4	2.9

Der größte Verlust an Menschenleben entfällt im Jahre 1901 auf die 18 verschollenen Schiffe, deren 177 Mann betragende Gesamtbesatzung, sowie 1 an Bord gewesener Passagier als umgekommen angesehen werden müssen (81.6 % des gesamten für das Jahr 1901 bekannt gewordenen Menschenverlustes). Sodann schließen sich hinsichtlich Zahl der Umgekommenen die 15 durch Zusammenstöße verunglückten Schiffe an; von 286 an Bord dieser Schiffe gewesenen Personen (206 Mann Besatzung, 80 Passagieren) verloren 13 Mann der Besatzung oder 4.5 % (6.0 aller Verunglückten) ihr Leben. Die Verunglückten gehören zu den an Bord von 2 Schiffen befindlichen 33 Personen (31 Mann Besatzung und 2 Passagieren), während 13 Zusammenstöße ohne Verlust an Menschenleben verliefen. Die 26 gestrandeten Schiffe verloren von den an Bord befindlichen 432 Personen (339 Mann der Besatzung und 93 Passagieren) 4 Mann der Besatzung und 6 Passagiere oder 2.3 % (4.6 des gesamten Menschenverlustes).

Auf den 12 gesunkenen Schiffen befanden sich 51 Mann Besatzung; hiervon fanden 9 Mann oder 17.6 % (4.1 aller Umgekommenen) den Tod, und zwar gehörten diese zu der an Bord von 2 Schiffen befindlichen, insgesamt 25 Köpfe starken Besatzung. Unter den von der Mannschaft wegen schwerer Havarie verlassenen Seeschiffen, auf denen sich im ganzen 41 Personen befanden, war ein Schraubendampfer mit 10 Mann Besatzung und 9 Passagieren. 8 Personen von diesem Dampfer büßten ihr Leben ein, nämlich 2 von der Mannschaft und 6 Fahrgäste oder zusammen 19.5 % der zur Zeit der Verunglückung an Bord der verlassenen Schiffe befindlichen Menschen (3.7 % der Gesamtzahl der Umgekommenen).

Seeamtliche Entscheidungen liegen von 80 der im Jahre 1901 verunglückten Schiffe vor. Sie verteilen sich in folgender Weise auf die nachbenannten Seeämter: Hamburg 25, Emden 14, Bremerhaven 8, Brake 7, Flensburg und Tönning je 6, Stettin und Stralsund je 4, Danzig und Rostock je 2, Königsberg und Lübeck je 1 Entscheidung. Hiernach sind durch menschliches Verschulden 9 Schiffe zusammengestoßen, 8 gestrandet (dabei eine Patententziehung) und 3 gesunken; während durch unverschuldete Fügung 16 Schiffe gestrandet, 9 gesunken, 6 kollidiert, 4 verschollen, 3 verlassen, 3 kondemniert und 2 verbrannt sind. Bei 2 gestrandeten, 1 kondemnierten und 14 verschollenen Schiffen konnte die Ursache nicht ermittelt werden.

Aus dem eingangs erwähnten Nachtrag, der sich auf die Schiffsverluste im Jahre 1902 bezieht, entnehmen wir noch, daß in diesem Jahre 87 deutsche Schiffe mit 55 361 Br.-R.-T. (darunter 20 D. mit 34 580 t) verloren gingen. Davon sind 38 gestrandet, 19 gesunken, 13 kondemniert, 11 verschollen, 5 kollidiert und 1 gekentert.

Von einem verschollenen Schiff hat sich die Zahl der Besatzung und der an Bord gewesenen Passagiere nicht mehr ermitteln lassen. Die übrigen verloren gegangenen 86 Schiffe

hatten eine Besatzung von zusammen 976 Mann, von denen 140 = 14.3 % bei den Verunglückungen ihr Leben einbüßten, während von den 86 an Bord befindlichen Passagieren nur 1 = 1.2 % den Tod fand.

Das Unterwasser-Signal.

Eine neue Erfindung zum Schutze von Seeschiffen *).

Zur Verhütung oder Verminderung der mit dem Nebel für die Schiffahrt verbundenen Gefahren sind neuerdings in Amerika höchst interessante Versuche mit der Weiterleitung des Schalles von Glocken, die unter Wasser angeschlagen werden, angestellt worden, welche, nach den bisherigen Ergebnissen zu urteilen, für die Verwendung auf See von großer Bedeutung werden dürften. Die ersten Versuche dieser Art wurden bereits zur Zeit des spanischen Krieges unternommen, bis nach Vervollständigung des Systems jetzt mehrere Dampfer der Metropilitan Steamship Company, welche zwischen New-York und Boston verkehren, sowie die an der amerikanischen Küste auf dieser Route befindlichen Feuerschiffe mit der neuen Vorrichtung ausgestattet worden sind, womit dieselbe zum erstenmal für die Praxis zur Anwendung gelangt ist. Die Einrichtung auf den Schiffen ist folgende:

Der sogenannte Receiver besteht aus einem aus galvanisiertem Eisen hergestellten zylinderartigen Tank 18" × 16", welcher auf der einen Seite offen, auf der anderen Seite jedoch kuppelartig gewölbt abgeschlossen ist. Die offene Seite dieses Tanks wird vorn unten im Schiffsraum von innen aus an die Schiffswand vermittelst starker Klammern und Mutterschrauben mit Gummi-Zwischenlagen befestigt. An jeder Schiffsseite ist vorn ein solcher Receiver unter Wasser angebracht, welcher mit einer chemischen Flüssigkeit angefüllt ist. Durch die Decke des Tanks führen vier Hülsen, durch welche die Telephondrähte geleitet sind, welche mit einem Telephonapparat im Ruderhaus in Verbindung stehen und in dem Tank in einen elektrischen Transmitter auslaufen, welcher die Form einer kleinen, auf beiden Seiten platten Taschenuhr besitzt. Durch diese chemische Flüssigkeit wird der gegen die Schiffswand geworfene Ton verstärkt und gelangt dann durch den Transmitter in den Apparat im Ruderhaus, wo man ihn wie am gewöhnlichen Telephon hören kann. Durch einen Umschalter (Switch) kann man den Apparat leicht von dem Steuerbord- auf den Backbord-Receiver, resp. umgekehrt verstellen, und dadurch unschwer sondieren, von welcher Seite der Ton kommt. Sobald von einem der Feuerschiffe das Glockensignal gegeben wird, pflanzt sich dasselbe durch das Wasser schneller und weit sicherer wie durch die mit Nebel angefüllte Luft weiter, worauf dasselbe durch die vorgeschriebene Einrichtung von den innerhalb einer Entfernung von 5—6 Seemeilen befindlichen Schiffen aufgefangen wird.

Der Norddeutsche Lloyd hatte einen seiner Offiziere beauftragt, eine Fahrt mit einem der Dampfer der Metropolitan Steamship Co. mitzumachen. Nach dem Berichte des Offiziers funktionierte die Einrichtung auf dieser Reise, auf welcher dichter Nebel angetroffen wurde, vorzüglich. Der Offizier schreibt darüber wie folgt: »Von 4 Uhr 32 bis 8 Uhr vormittags hatten ziemlich sichtiges Wetter, jedoch setzte kurz nach 8 Uhr dichter Nebel ein, passierten »Shovelful«-Feuerschiff um 8 Uhr 12 mit 1/4 Meile Abstand Backbord. Dieses Feuerschiff ist nicht mit einer Unterwasserglocke eingerichtet, wohl aber das sich in nächster Nähe befindliche »Pollock Rip«-Feuerschiff. Da wir in die Nähe des letzteren Feuerschiffes kamen, ging ich an den Apparat und vernahm dann auch einige Minuten später, um 8 Uhr 15 morgens, die ersten Töne des Unterwassersignals, welche zu dieser Zeit noch ziemlich schwach ausklangen, nach Verlauf von einigen Minuten am Backbord-Apparat aber immer stärker wurden, während die Töne am Steuerbord-Apparat erst um 8 Uhr 22, also 7 Minuten später, zu vernehmen waren, indessen so schwach, daß es keinem Zweifel unterliegen konnte, an welcher Seite sich die Unterwasserglocke des »Pollock Rip«-Feuerschiffes befand. Es herrschte zu dieser Zeit dichter Nebel, von dem Dampfnebelsignal des Feuerschiffes war noch nichts zu vernehmen. Den ersten Ton der Dampfnebelpfeife vom »Pollock Riff«-Feuerschiff hörten wir um 8 Uhr 24 vormittags und passierten das Feuerschiff schon um 8 Uhr 27 in circa 300 m Abstand an Steuerbord, nachdem der Kurs vor dem Passieren des Feuerschiffes um einige Strich nach Backbord geändert wurde. Wir sahen das Feuerschiff erst, als dasselbe querab an Steuerbord war, und frappierte die Sicherheit, mit welcher der Kapitän infolge des Glockenzeichens den Kurs änderte, um das Feuerschiff im dichten Nebel an die Steuerbordseite zu bringen. Aus diesen Beobachtungen geht hervor, daß wir das Unterwassersignal des Feuerschiffes 9 Minuten eher vernommen hatten, als das Nebelsignal der Dampfpfeife. Das Fahrwasser wird, nachdem das Feuerschiff passiert ist, ziemlich eng und gefährlich, und infolge des dichten Nebels mußte sehr vorsichtig gefahren werden. Um 8 Uhr 30 hörten wir durch den Backbord-Receiver die Signale von »Pollock Rip Shoal«-Feuerschiff, während man durch den Steuerbord-Receiver nichts vernehmen konnte, welchen Umstand wir dem Kapitän mitteilten, der sich dann persönlich davon überzeugte. Es wurde während der Zeit nach den Signalen des Unterwasserapparates gefahren und passierten wir um 8 Uhr 33 eine zwischen den Feuerschiffen stationierte Gasboje, welche wir erst in Sicht bekamen, als dieselbe circa 250 Fuß voraus war. Der Dampfer fuhr so langsam wie möglich, da der immer dichter werdende Nebel uns keine größere Schnelligkeit gestattete. Außerdem passierten wir kurz vorher verschiedene Seglerfahrzeuge in kurzem Abstande, welches die Gefährlichkeit der Situation sehr erhöhte und das Navigieren höchst beschwerlich machte. Um 8 Uhr 40, also 10 Minuten später, als wir das Unterwassersignal gehört hatten, vernahmen wir erst das Dampfnebelsignal des »Pollock Rip Shoal«-Feuerschiffes in allernächster Nähe an Backbord, welches Fahrzeug wir dann, den Tönen der Dampfpfeife nach zu rechnen, um 8 Uhr 46 quer hatten. Bemerkenswert ist das Glockenzeichen, resp. Unterscheidungssignal der Unterwasserglocke von »Pollock Rip«-Feuerschiff. In kurzen Intervallen folgen auf 7 Glockentöne 3, und soll dies die Nummer 73 des Feuerschiffes anzeigen. Leider haben wir das Feuerschiff des ungewöhnlich dichten Nebels halber nicht gesehen, ich konnte mich infolgedessen nicht persönlich davon überzeugen, daß dieses Schiff die Nummer 73 führt, zumal der starke Flutstrom dem Kapitän in den dort sehr gefährlichen und sehr engen Fahrwassern keine Abweichung vom Kurs gestattete. Von 8 Uhr 46 bis ungefähr 1 Uhr nachmittags passierten wir kein mit einem derartigen Signalapparat ausgestattetes Feuerschiff. Da wir jedoch gegen 1 Uhr in die Nähe des »Boston«-Feuerschiffes kamen, so ging ich an den Apparat und vernahm dann auch um 1 Uhr 6 Minuten nachmittags die Signale der Unterwasserglocke des »Boston«-Feuerschiffes am Backbord-Receiver, während wiederum am Steuerbord-Receiver nichts zu vernehmen war. Wir gaben zwei Strich links und kamen kurz darauf um 1 Uhr 8 Minuten in Sicht des Feuerschiffes, welches wir um 1 Uhr 11 passierten, nachdem wir erst um 1 Uhr 10, also 1 Minute früher, das

*) Der traurige Untergang der »Norge« hat naturgemäß veranlaßt, daß die Frage der Sicherheit auf See wieder lebhaft besprochen wird; um so willkommener wird der folgende Bericht über eine wichtige neue Erfindung sein, über die wir schon wiederholt, zuletzt auf Seite 75 gesprochen haben.

Dampfnebelsignal des Feuerschiffes gehört hatten. Das Feuerschiff von Pollock Rip ist mit einer 400 Pfund schweren Glocke ausgerüstet und hat einen ziemlich dumpfen Ton, während die Glocke des Feuerschiffes von Pollock Rip Shoal nur 140 Pfund englisch wiegt und infolgedessen einen bedeutend helleren Klang abgab, welcher meiner Ansicht nach viel deutlicher und besser ausgemacht werden konnte, als der dumpfe Ton des vorhergehenden Unterwassersignals.«

Wie aus dem Bericht hervorgeht, konnte die Schiffsleitung des betreffenden Dampfers mit Hülfe der neuen Erfindung trotz des Nebels das Feuerschiff »Pollock Rip« direkt ansteuern, lange bevor überhaupt das Dampfnebelsignal gehört wurde, so daß mit dieser Einrichtung in der Tat ein Mittel gefunden zu sein scheint, welches sich für die Sicherheit der Schiffe unter der Küste oder in engen Gewässern, wie z. B. dem englischen Kanal, bei unsichtigem Wetter mit größtem Nutzen verwenden lassen dürfte, und welches jedenfalls die volle Aufmerksamkeit der fachmännischen Kreise verdient.

Daß die Auslegung des Begriffs „mäßige Geschwindigkeit" (Art. 16)

nicht allein von den vorherrschenden Witterungsverhältnissen sondern auch von gewissen Eigenschaften des Schiffes und von der Örtlichkeit abhängig ist, hat das Hanseatische Oberlandesgericht bei der Untersuchung der Kollision zwischen dem Fischdampfer »Prosper« mit der Bark »Tercia« festgestellt. Vor dem Unfall, der in der Nähe von Borkum-Feuerschiff stattfand, steuerte »Tercia« OSO und segelte bei leichtem NNW-Wind mit raumen Segeln. Sie führte alle (20) Segel, ausgenommen Außenklüver und ein Stagsegel zwischen Besahn- und Großmast und machte mithin soviel Fahrt, als bei dem herrschenden Winde überhaupt möglich war. Die durch das Log eine halbe Stunde vor der Kollision bestimmte Geschwindigkeit betrug 3½ Knoten.

Bei dem sehr dichten Nebel war im vorliegenden Falle die größte Vorsicht geboten, der Sachverständige ist deshalb unter Berücksichtigung aller Verhältnisse der Ansicht, daß auf der »Tercia«, um ihre Fahrt dem dichten Nebel entsprechend noch zu vermindern, um eine schnelle Veränderung in der Segelstellung zu ermöglichen und event. durch Beidrehen und Backbrassen die Fahrt aufheben und ausweichen zu können, die Untersegel — Fock und Großsegel — aufgegeit, die Oberbramsegel festgemacht und die Stagsegel zum teil niedergeholt werden mußten. Ein solches Verfahren sei in belebten Gewässern, wie die Nordsee, stets seemännischer Gebrauch gewesen. Trotz der leichten Brise und trotz des stark bewachsenen Schiffsbodens würde bei der ruhigen See das Schiff auch bei so verminderter Segelführung noch dem Ruder genügend gehorcht haben und imstande gewesen sein, einen genauen Kurs zu halten.

Dieser auf richtiger Auslegung des Gesetzes, auf Erfahrung und Sachkunde gegründeten Beurteilung entgegenzutreten, liegt kein genügender Anlaß vor. Das Gutachten des Sachverständigen wird auch nicht dadurch entkräftet, daß in dem von der Beklagten in Bezug genommenen Falle »Kalliope«-Hagemeyer das Berufungsgericht auf Grund eines Gutachtens desselben Sachverständigen eine Fahrtgeschwindigkeit von 5½ Kn. als eine den Umständen nach mäßige erachtet hat, welche nach Art. 16 nicht zu beanstanden sei. Die Umstände lagen im letzteren Falle eben wesentlich anders als im vorliegenden. Die »Kalliope« war ein Vollschiff von viel größeren Dimensionen als »Tercia«, der Sachverständige hatte eine Fahrt von 4 Kn. als das äußerste Maß bezeichnet, worauf die Geschwindigkeit allenfalls hätte herabgesetzt werden können, ohne die Steuerfähigkeit der »Kalliope« zu verlieren. Die hier zur Beurteilung stehende Kollision hat sich, nach der »Hans. Ger.-Ztg.«, bei glatter See auf einer viel befahrenen Wasserstraße zugetragen, die Kollision »Kalliope«-Hagemeyer dagegen auf hoher See, bei Seegang, an einem Punkte des atlantischen Ozeans, an dem eine Schiffsbegegnung zu den Seltenheiten gehört. Es erscheint deshalb wohl gerechtfertigt, wenn im vorliegenden Falle die Anforderungen strenger bemessen worden und, da eine weitere Ermäßigung der Fahrt ohne Beeinträchtigung der Steuerfähigkeit nach dem Ausspruch des Sachverständigen möglich war, eine solche verlangt wird, bei welcher der Zusammenstoß, nachdem die Schiffe einander ansichtig geworden waren, abgewendet werden konnte, was nach der Bekundung des leitenden Steuermanns bei der innegehaltenen Fahrt nicht möglich war.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Nach dem Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen in Bremen betragen die Einnahmen 2 892 650 Mk., gegenüber dem Voranschlag von 2 613 900 Mk., die Ausgaben betrugen 1 457 336 Mk. während der Voranschlag 1 646 800 Mk. in Aussicht nahm. Der Gesamtbetrag ist also um 748 214 Mk. besser als der Anschlag.

* * *

Über Lotsengelder in Lübeck hat kürzlich ein Ausschuß der Bürgerschaft zwei Gutachten abgegeben. Die Mehrheit empfahl Ermäßigung des Lotsengeldes für größere Schiffe (über 1500 kbm), die Minderheit dagegen diese Ermäßigung nur auf diejenigen größeren Schiffe, die mit Erz und Kohlen beladen sind.

* * *

Kapitän Breckwoldt, der langjährige Expert des Vereins Hamburger Assekuradeure, ist unerwartet gestorben. Er stand über 20 Jahre mit dem ebenfalls kürzlich verstorbenen Kapitän von Appen, seinem Schwager, in Diensten des vorerwähnten Vereins und erfreute sich durch sein offenes, freundliches Wesen sowohl, als durch seine anerkannte Tüchtigkeit in seinem Berufe allgemeiner Achtung.

* * *

Für die Rettung der Besatzung des schwedischen Schoners »Rapp« ist dem Lotsenkommandeur Borgwardt in Warnemünde die goldene schwedische Rettungsmedaille am Bande verliehen, den Lotsen Heinrich Holst und Michael Borgwardt und den Bootsleuten Hans Holst, August Schröder und Peter Susemihl wurde ein Geldgeschenk von je 40 Mk. gespendet.

* * *

Der Kaiser verlieh dem Kapitän des Norddeutschen Lloyddampfers »Mei Lee« Herrn Gustav Kley den Königl. Kronenorden 4. Klasse.

* * *

Ausland.

Nach Lloyds bestand am 30. Juni die Welthandelsflotte aus 29 290 Schiffen mit 34 789 190 t R. gegen 29 943 Schiffe mit 33 643 131 t; also einer Abnahme von 653 Schiffen steht eine Zunahme von 1 146 058 t R. gegenüber.

* * *

Ein Spezialkomitee von Lloyds empfiehlt in den Häfen die Methode der Feuerlöschung auf chemischem Wege. (Wir kommen auf die Vorschläge zurück. D. R.)

* * *

Die herabgesetzten Raten der Zwischendeckspreise nach New-York haben im Laufe des Juni keinen fördernden Einfluß auf die Einwanderung gehabt. Die Gesamtzahl der Emigranten — 47 953 — war um 20 pCt. geringer als im Mai.

* * *

Auf Anregung des Comité Commercial in Französisch Indo-China beabsichtigt man eine neue regelmäßige Postdampferlinie von Saigon über Singapore, Java, Brisbane Sydney nach Nouméa zu schaffen. In die Linie sollen 4 Postdampfer und 12 Frachtdampfer mit Kajütseinrichtungen eingestellt werden.

* * *

Bekanntlich hat die schwedische Regierung den schwedischen Reedereien 5 Millionen Kronen zu dem billigen Zinsfuß von 4 pCt. zur Verfügung gestellt, jetzt hat das Kommerzkollegium die Erhöhung dieses Fonds auf 10 Millionen beantragt.

* * *

Da die Mehrzahl der Forderungen der Dockarbeiter in Marseille von den Arbeitgebern bewilligt worden ist, wurde am 17. Juli die Arbeit auf den Werften der Messageries Maritimes Compagnie wieder aufgenommen.

* * *

Die niederländische Handelsflotte zählte am 31. Dezember 1903 im ganzen 707 Fahrzeuge von insgesamt 396 672 t R. Raumgehalt gegen 693 Schiffe von 407 309 t R. am gleichen Tage des Vorjahres; die Zahl der Schiffe hat also in Jahresfrist um 14 zugenommen, ihr Raumgehalt hat aber um 10 637 t R. abgenommen.

* * *

Das Reedereigeschäft in Dänemark lag im letzten Jahre so schlecht, daß von 90 pCt. des gesamten dänischen Dampferraumgehalts etwa 7 pCt. des Aktienkapitals als Nettoüberschuß herauskam. Dieser Überschuß mußte zum weitaus größten Teil dem Erneuerungs- und Reservefonds überwiesen werden.

* * *

Der verunglückte dänische Dampfer »Norge« lief früher als belgisches Schiff unter dem Namen »Peter de Coninck« zwischen Antwerpen und Kanada. Die Reederei hieß White Croß Line.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Emder Heringsfischerei A.-G. hat in Vlaardingen den Bau eines **Stahlloggers** bei der Werft von J. S. Figee in Auftrag gegeben, der den Namen »Hamburg« führen soll.

* * *

Stapelläufe.

Am 16. Juli lief auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning der für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, bestimmte Dampfer »**Minna Horn**« glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen sind: 67,60 m = 221' 8" × 10,20 m = 33' 6" × 4,93 m = 16' 2". Das Schiff wird mit einer Maschine von 435 × 720 × 1190 m/m Zylinderdurchmesser und 800 m/m Hub ausgerüstet, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen 240 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhält und dem Schiff beladen eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen soll. Schiff, Maschine und Kessel werden nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und ausgerüstet.

* * *

Auf der Werft von J. W. Klawitter, Danzig, lief am 13. Juli für die Firma Gebr. Goedhardt in Düsseldorf erbauter **Pumpenbagger** vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 73,8 m × 11,9 m × 5,5 m. Die Maschinenanlage besteht aus zwei Triple-Expansionsmaschinen mit zusammen 1000 ind. HP. Diese treiben zwei Schiffsschrauben, sowie zwei direkt gekuppelte Kreiselpumpen, die imstande sind, stündlich 1400 kbm Sand zu fördern und dieses Quantum auch auf Land zu pumpen. Für den Betrieb der Dampfmaschinen werden zwei Stahlkessel von zusammen 280 qm Heizfläche und 13 Atm. Druck eingebaut.

* * *

Norwegischer Schiffbau. Auf den norwegischen Schiffswerften befanden sich am 1. Juli 57 Schiffe im Bau und zwar 52 Dampfer mit 41 400 t Br. und 5 Segelschiffe mit 1600 t N. Von den Dampfern waren vier für ausländische Rechnung. Die Segelschiffe sind sämtlich für norwegische Rechnung.

Vermischtes.

Charterpartien für Holz nach französischen Häfen. Der Schutzverein Deutscher Reeder gibt, wie sein Vorsitzender bei der letzten Generalversammlung unter Beifall der Mitglieder in Aussicht stellte, bemerkenswerte Angelegenheiten durch Rundschreiben im Mitgliederkreise bekannt. Das erste dieser Schreiben lautet: Wie uns mitgeteilt wird, beabsichtigen die französischen Holz-Importeure, in alle Charter-Partien für Holz nach französischen Häfen folgende Klausel eingeführt zu bekommen: »The number of pieces of square, and/or round wood and a detailed specification of all the sawn wood to be incorporated in the Bill of Lading, and same to be duly approved by the master.« Nordisk Skibsrederforening hat seine Mitglieder bereits auf das inständigste ersucht, die genannte Klausel unter allen Umständen zu refüsieren, und indem wir uns diesem Vorgehen anschließen, weisen wir auch nochmals auf Seite 10, Abs. 1, unseres letzten Jahresberichts hin, wo wir den Reedern dringend empfohlen haben, bei Abschluß von Holzbefrachtungen etc. stets schon in der Charter zu bedingen, daß das Schiff nicht für Maß verantwortlich ist. In weiteren Kreisen ist auch die Ansicht verbreitet, daß das Schiff eo ipso nicht für die auf der Rückseite der Konnossemente angegebene Spezifikation verantwortlich ist, wenn auf der Vorderseite der Konnossemente nicht auf die rückseitige Spezifikation hingewiesen wird. Diese Frage wird von den verschiedenen in- und ausländischen Gerichten durchaus verschieden beurteilt und die Kapitäne müssen daher angewiesen werden, sich stets von der Verantwortlichkeit für Maß freizuzeichnen. Der dänische Schiffs-Reederverein teilt mit, daß es bereits gelungen sei, bei Befrachtungsabschlüssen die umschriebene Klausel zu vermeiden, so daß es wohl keinem Zweifel unterliegt, daß es bei genügender Festigkeit und Einigkeit gelingen wird, diesen Versuch auf Einführung einer bislang unbekannten und ungerechten Klausel abzuwehren, welche die Reeder bedeutender Verantwortlichkeit und Verlusten aussetzen könnte, die nach Sachlage nicht auf dieselben fallen sollten. Ein dänischer Reeder soll seinen sämtlichen französischen Verbindungen mitgeteilt haben, daß er die Einführung dieser Klausel in die für ihn geschlossenen Charter-Partien nicht zulassen würde, und wir pflichten demselben vollkommen bei, wenn er schreibt, daß die Klausel sicherlich nicht zur Einführung gelangen würde, wenn alle Reeder seinem Beispiele folgen würden.

Befreiung deutscher Küstenfahrer von Abgaben in schleswig-holsteinischen Häfen. Nach einem gemeinsamen Erlaß des Finanzministers, des Ministers für Handel und Gewerbe und des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. Juni d. J. werden in den Abgabentarifen der schleswig-holsteinischen Häfen: Glückstadt, Haseldorf, Friedrichstadt, Tönning, Itzehoe, Husum, Munkmarsch, Hadersleben und Sonderburg der deutschen Küstenschiffahrt Vergünstigungen gewährt, welche den in den Tarifen der fiskalischen Ostseehäfen vorgesehenen als gleichwertig zu erachten sind. Es sind daher die aus diesen Häfen kommenden Schiffe von mehr als 200 kbm Nettoraumgehalt, sofern sie in keinem außerdeutschen Hafen Ladung gelöscht oder eingenommen oder ihre Papiere gewechselt haben, in den fiskalischen Ostseehäfen von den Hafenabgaben ebenso frei zu lassen, wie dies bisher schon bei den aus pommerschen, west- und ostpreußischen Häfen kommenden Küstenfahrern geschieht.

Über den Gebrauch von Rettungsgürteln wird uns geschrieben: »Nach Zeitungsberichten haben die in Booten geretteten Passagiere der »Norge« *im Wasser treibende Verunglückte mit angelegten Rettungsgürteln ertrinken sehen.* — Diese Nachricht bedarf einer sorgfältigen Nachprüfung durch die berufenen Organe, und wenn sie sich bestätigen sollte, müßte festgestellt werden, wie dies möglich war. Es ist der fraglichen Notiz nicht zu entnehmen, ob die so Ertrunkenen trotz der angelegten Rettungsgürtel untergingen, letztere also nicht die nötige Tragfähigkeit besaßen, oder ob die Unglücklichen mit den Rettungsgürteln in einer so ungeeigneten Lage, auf dem Rücken oder auf dem Bauche liegend, trieben, daß ihnen die See das Wasser in die Atmungsorgane werfen mußte. Es erscheint als ein vollständiges Verkennen der für Rettungsgürtel erforderlichen Eigenschaften, daß die Vorschriften fast aller Länder nur eine bestimmte Tragfähigkeit bedingen, und die wichtigsten Punkte, »daß der angelegte Rettungsgürtel den Körper aufrechtstehend im Wasser tragen muß und daß die Arme völlig frei und bewegungsfähig bleiben«, ganz außer acht lassen. Was nützt denn ein Rettungsgürtel, wenn der damit Treibende auf dem Rücken liegt und verurteilt ist bei jedem Atemzug sich Wasser in Mund und Nase schlagen zu lassen, oder auf dem Bauche liegend die Atmungsorgane überhaupt nicht vom Wasser freikommen?! — Nur der im Wasser aufrecht Treibende vermag zu atmen und sich bemerkbar zu machen, indem er seine Stimme anwendet und seine Arme hebt. Deshalb darf er aber von dem Rettungsgürtel nicht wie von einer Fessel eingezwängt sein, sondern er muß in den Armen freie Beweglichkeit besitzen, und so auch imstande sein, schon auf dem Schiff mit angelegtem Rettungsgürtel jede Tätigkeit zu verrichten, die zu seiner und anderer Rettung dienen kann. Die berufenen Organe mögen dieser Anregung Beachtung schenken!

Prüfungswesen.

1. Donnerstag, den 4. August d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu **Leer** eine Prüfung zum Steuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 3. August d. J. der Navigationslehrer, Herr *Reuter*, in Leer entgegen.

2. Mittwoch, den 24. August d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu **Papenburg** eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt und zum Steuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 23. August d. J. der Navigationslehrer, Herr *Spillmann*, in Papenburg entgegen.

3. Donnerstag, den 22. September d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu **Timmel** eine Prüfung zum Steuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 21. September d. J. der Navigationslehrer, Herr *Köhler*, in Timmel entgegen.

Nach dem kürzlich veröffentlichten **Jahresbericht der Internationale Mercantile Marine Co.** (Morgantrust) ergab sich zum 31. Dezember 1903 folgende Abrechnung:

		$
Brutto-Reise-Einnahmen		29 677 756
Diverse Einnahmen		1 359 664
zusammen		31 037 420
Brutto-Ausgaben		27 036 898
Netto-Einnahen		4 000 522
Zinsen auf Obligationen	3 083 346	
» » Anleihen	441 218	
Einkommensteuer	120 663	3 645 227
Reingewinn		355 295
Dazu Gewinn auf Assekuranz-Konto		1 442 502
Gesamt-Reingewinn pro 1903		1 797 797

Nicht eingeschlossen sind die Abrechnungen der Leyland- und der National-Line.

Büchersaal.

Hahn, Das Wetter, der Wind und die Strömungen der Meere, mit 3 Tafeln in Schwarz und Farben. **Eckardt & Messtorff**, Hamburg. ℳ 4.50 geb.

Hierzu wird uns geschrieben: »Der Verfasser sagt in der Vorrede, daß er durch Kollegen aus der »Praxis und Theorie der Schiffahrt« von dem Bedürfnis eines solchen Buches überzeugt worden wäre. Und wer von Navigateuren hat auf der Navigationsschule und später in der Seepraxis nicht den Mangel einer kurzen übersichtlichen Behandlung des vorliegenden Stoffes empfunden? Wohl haben wir die vorzüglichen Segelhandbücher unserer Seewarte und kleinere einschlägige, aber mehr theoretisch gehaltene Arbeiten ihrer Beamten, sowie die Ozeanographie von Bogulawsky u. Krümmel und die Meteorologie und die Klimatologie von Hann (1903) u. a. m., aber die geordnete Übersichtlichkeit des für die »Seepraxis durchaus und in erster Linie Nötigen« können diese Bücher nicht bieten, weil sie darauf nicht zugeschnitten sind; es ist das nicht ihr Zweck. Dem Verfasser, der ja als Schriftsteller für die Seepraxis genügend bekannt und anerkannt ist — vergl. seine »Schiffsmaschinenkunde« und seine »Journalführung entsprechend der neuen Gesetzgebung« — ist es auch hier vorzüglich gelungen, einfache theoretische Darstellung mit einer Fülle praktischen Wissens vereinigt, so auf 48 großen Seiten zu geben, daß der schwierige Stoff abgerundet und für seinen Zweck: »Bedürfnis der Seepraxis« erschöpfend behandelt ist. In dem Teil I vermißt man anfangs die Überschriften der Abteilungen, cf. Ende der Vorrede, sobald man aber weiter liest und bemerkt, wie logisch entwickelt und in klarer Darstellung Passus auf Passus folgt, so sieht man, daß »Überschriften und Abteilungen« eher trennen und scheiden möchten, als verbinden und ordnen. Wohl wäre es noch bequemer, wenn die Figuren der Tafel 1, denn bei diesen allein wäre das möglich, in den Text gedruckt wären, aber das hätte den Preis des Buches so sehr verteuert, daß es der »Seeschiffahrt« weniger zugänglich gewesen wäre. Wir können unseren Kollegen von der Schiffahrt das Buch eindringlichst zuweisen und dem Verfasser nur wünschen, daß seine Arbeit durch allgemeine Einführung in den Navigationsschulen und in der Schiffahrt die gebührende Beachtung fände.«

Segelhandbuch für die Nordsee. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. In Vertrieb bei Dietrich Reimer, Berlin 1904. (Preis geb. Mk. 3.—)

Die dritte Auflage des zweiten Heftes des Segelhandbuches für die Nordsee, Teil II, enthält die Beschreibung der Shetland- und Orkney-Insel sowie die der Nord- und Ostküste Schottlands von Kap Wrath bis Kinnaird Head nebst den erforderlichen Segelanweisungen. Soweit das vorhandene Material reichte, sind die in diesem Gebiet herrschenden Meeresströmungen beschrieben, besonders eingehend diejenigen im Pentland Firth. Der Bearbeitung dieses Heftes sind die neuesten Segelanweisungen und Karten zugrunde gelegt; die in demselben enthaltenen Küstenansichten sind im Jahre 1886 von S. M. Vermessungsschiff »Drache« aufgenommen worden. Die auf dieses Heft bezughabenden »Nachrichten für Seefahrer« sind bis einschließlich Nr. 18 derselben berücksichtigt. Angaben zur Berichtigung und Vervollständigung dieses Teils des Segelhandbuches, welche zu machen alle Seeleute im Interesse der Schiffahrt ersucht werden, sind an das Reichs-Marine-Amt, Nautische Abteilung, Berlin, zu richten.

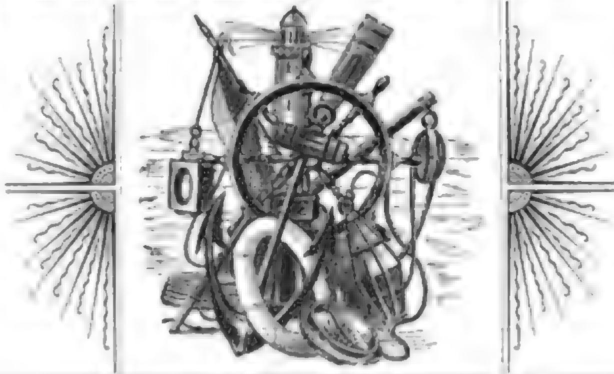
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Stellungnahme zur Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe

(die sog. Lokalverordnung für die Elbe).

(Fortsetzung aus No. 29.)

§ 38 ist unmöglich einzuhalten, weil kein Platz und Wasser genug an den Seiten einer 200 m breiten Fahrrinne ist, wenn z. B. ein 120 m langes Schiff noch 60 Faden Kette aus hat, dieses macht eine Distanz von zusammen 220 m. Wenn ein solches Schiff nun auch eben an der Seite der bezeichneten Fahrrinne liegt, um flott zu liegen, so würde dasselbe beim Schwoien vielleicht ganz durch die Fahrrinne hinkommen, ehe dasselbe Schiff herum ist. Außerdem ist der Tiefwasser-Ankerplatz bei Brunshausen verhältnismäßig nur klein und erstreckt sich ungefähr von der alten Schwinge bis oberhalb Brunshausen bis zum sogenannten krusen Baum.

Auf dieser Strecke muß das Ankern in der Fahrrinne erlaubt sein, zumal die elbabwärts kommenden Schiffe, von Juls-Feuer kommend, östlich von den ankernden Schiffen weghalten können und ebenso die aufwärts kommenden Schiffe, wenn dieselben bis zu der alten Schwinge gekommen sind, können dieselben auch einen östlichen Kurs auf Juls-Feuer nehmen. Dieses ist auch in Pinneberg zu Protokoll gegeben.

Es könnte praktischer heißen, von der alten Schwinge elbabwärts ist § 38 zu befolgen oder ähnlich.

§ 39 ist zu beanstanden, da dieser Paragraph den tiefgehenden Schiffen nur einen zu kleinen Ankerplatz anweist, indem dieselben unterhalb des Feuerturms wenig Platz und Wasser haben, wohingegen an der Westseite, elbaufwärts, Platz und Wasser reichlich vorhanden, bis hinauf zum Assler-Sand.

Außerdem müssen die elbauf- wie elbabwärts gehenden Schif e östlich hin von und nach Bielenberg-Feuer.

§ 40. Hier sind die Ausdrücke elbauf- und elbabwärts verkehrt genommen, sowie die Reede in der Karte verkehrt bezeichnet.

Nach meiner Ansicht und der meisten Lotsen, sind in dieser Lokalverordnung eine Menge von Paragraphen, die teilweise nicht einzuhalten und teilweise nicht aus dem Kopfe zu behalten sind und ist der Hauptzweck gänzlich verfehlt. (Regulativ für die kleinen Segler.) Vom praktischen Standpunkte aus ließe sich diese Verordnung vielleicht mit 4 oder 5 Paragraphen ausdrücken.

Z. B. die beiden Bestimmungen für die Segler wie oben erwähnt.

3. Das Ankern in der Linie der Leitfeuer.

4. Schallsignale nur für Navigationszwecke zu gebrauchen.

5. Ausweichsignale für große Schiffe.

Diese 5 Paragraphen würden ihren Zweck besser erfüllen als der ganze Ballast von 47 Paragraphen, denn es heißt hier doch erst recht: »die einfachste Maschine, die denselben Zweck erfüllt, ist die beste.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 31. Hamburg, den 30. Juli. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die jetzigen täglichen Wetterprognosen und ein neues System allgemeiner Prognosen auf längere Zeit für den Atlantischen Ozean.

Mit diesen beiden Arten von Prognosen beschäftigt sich der Herausgeber der »Gaea« Herr Prof. Dr. Klein in seinem Blatt. Seine Stellungnahme zu den täglichen Prognosen der Seewarte ist den Lesern schon aus einem Referat bekannt, das wir zu einer langeren Abhandlung des Astronomen im Jahre 1900 auf S. 182 und 242 veröffentlichten. Unsere damalige Annahme, es werde auf die Kritik eine Antwort erfolgen, der mit Spannung erwartete Wunsch des Kritikers, ist nicht eingetroffen. Wahrscheinlich hat dieses Stillschweigen Prof. Klein einen Anlaß mit gegeben, jetzt erneut, und zwar sehr viel schärfer als vor vier Jahren, die sog. »täglichen Prognosen« unter die Lupe wissenschaftlicher Forschung zu nehmen. »Wie ich gemäß vieljährigen Prüfungen und eigener Tätigkeit auf diesem Gebiet längst erkannt und ausgesprochen habe«, sagt Prof. Klein, »sind diese täglichen Prognosen von keinem nennenswerten praktischen Wert; sie sind angenehm für das große Publikum als Zeitungsnachrichten wie andere, aber niemand kann danach seine geschäftliche Tätigkeit einrichten, sei es als Landwirt oder als Veranstalter von sommerlichen Festen oder Vergnügungsfahrten und dergl. Tatsächlich verläßt sich auch kein Mensch auf die Wetterprognosen, sondern widmet ihnen nur beiläufige Beachtung oder auch ausgesprochene Verachtung. *Es ist also bare Unwahrheit, wenn einige Meteorologen behaupten, daß diese Prognosen für die Landwirtschaft große Bedeutung hätten.* Die vor einigen Jahren begonnenen Versuche, Wetterprognosen auf mehrere Tage voraus zu geben, sind in ihren Ergebnissen ebenfalls kläglich gescheitert. Es hätte sich dabei gleich anfangs der komische Fall ereignet, daß, als eine Anzahl Herren auf der Deutschen Seewarte zu einer Konferenz zusammengebracht worden waren, um über die Erfolge der mehrtägigen Prognosen belehrt zu werden, die Veranstalter dieser Versammlung trockenes Wetter prophezeit hatten, während in Wirklichkeit ungewöhnlich ausgedehnte Regenfälle eintrafen.«

Hierauf stellt der Verfasser, gestützt auf Beispiele, Vergleiche zwischen einzelnen Prognosen und der Witterung, wie sie tatsächlich später vorgeherrscht hat. Dabei schneiden die Prognostiker sehr schlecht ab. Dann beruft er sich auf das Urteil des Vorstehers der Königl. sächsichen meteorologischen Instituts, Prof. Dr. Paul Schreiber, »dessen Stellung und Existenz nicht davon abhängen, daß staatlicherseits die Ausgabe von Wetterprognosen erfolgt«. Dieser Gelehrte faßt seine Ansicht über den Wert der für den nächsten Tag ausgegebenen Prognosen in den Satz zusammen:

»Diese Zahlen (Trefferprozente), namentlich für den Witterungscharakter, können nicht befriedigen. Die geringe Zahl der Treffer wird aber nur zum Teil dem Irrtum in der Vorausbestimmung der allgemeinen Wetterlage zuzuschreiben sein, der weitere Teil wird durch die Verschiedenheit der Witterungsvorgänge im Lande bedingt, denen wir machtlos gegenüberstehen.«

Nachdem Prof. Dr. Klein dann noch an einzelnen Beispielen die Unzuverlässigkeit von Sturmwarnungen der Seewarte nachgewiesen hat, bespricht er, der Hauptzweck seiner Abhandlung, die Eigenschaften der Wetterprognosen, wie sie Prof. Dr. Herrmann (der Assistent der Seewarte ist und nicht wie Prof. Dr. Klein meint »vorher an der Seewarte tätig war«) hier allmonatlich aufstellt und wie er sie in einem Vortrage*) im Nautischen Verein zu Hamburg und in einer Broschüre**) erklärt hat. Zunächst widmet er sich ihrer als Berichterstatter,

*) Siehe S. 163, 175.

**) Verlag von Eckardt & Messtorff, Hamburg.

allerdings als einer, der die Materie vollkommen beherrscht. Dann nachdem er die von Prof. Dr. Herrmann gegebenen Beispiele vom 6. Februar 1899 und vom 6. April 1903 verglichen hat, als Prüfender. Als Ergebnis dieser Untersuchung sagt er:

»Man muß gestehen, daß die theoretisch festgelegten Isobaren mit den wirklichen sehr gut übereinstimmen, unvergleichlich besser, als es nach dem bisherigen alten System der täglichen Wetterprognosen überhaupt zu erreichen wäre. Denn wenn die Meteorologen, welche Tagesprognosen auf Grund des täglichen Depeschenmaterials ausgeben, diese nicht durch ziemlich allgemein gehaltene Wortausdrücke, sondern durch Skizzen der von ihnen erwarteten nächsttägigen Luftdruckverteilung wiedergeben sollten, so würde der ganze Jammer ihrer Voraussagungen auch für den Blödesten zu Tage treten. Schon vor Jahren habe ich die Herren, welche den Nutzen ihrer Prognosen für die Landwirtschaft so laut behaupten, aufgefordert, einmal diese Voraussagungen in Gestalt von Isobarenskizzen zu geben; aber natürlich haben sie sich gehütet, auf diesen Vorschlag einzugehen. Nun sehen wir aber in dem neuen System von Prof. Herrmann dieser Forderung zum ersten Male Genüge geleistet, und zwar, *wie man gestehen muß, in sehr vollkommenem Maße, besonders wenn man bedenkt, daß dieser Vorausentwurf der Isobaren lange vor dem Datum ausgeführt wurde.* Würde ein solches Zutreffen allgemein und für jedes Datum vorhanden sein, so wäre für die Seeschiffahrt das Problem gelöst, daran kann aber natürlich zur Zeit noch nicht gedacht werden. Immerhin handelt es sich um eine hochwichtige Anbahnung neueren Fortschritts auf diesem Gebiete, denn für den Seefahrer ist die beiläufige Kenntnis der in der nächsten Woche auf dem Meere zu erwartenden Luftdruckverteilung von höchstem Werte, da Richtung und Stärke des Windes für ihn in erster Linie wichtig sind. Was in dieser Beziehung die von Amerika ausgehenden monatlichen Pilot Charts und ähnliche Unternehmungen in Europa leisten, ist unwesentlich. Sie enthalten nämlich nur die durchschnittlichen Wind- und Strömungsverhältnisse nach den bisherigen Beobachtungen. Die tatsächliche Luftdruckverteilung und die Winde weichen aber so wesentlich von den mittleren ab, daß den Schiffsführer, der sich auf diese Angaben allein verließe, die bedenklichsten Überraschungen treffen würden. Selbst die beständigeren Winde der Passate und Monsune erfahren mannigfache Störungen. Auch die Häufigkeitszahlen der Winde haben für den Fall der einzelnen Reise doch nur einen sehr bedingten Wert.

Welch andere Vorteile würde dagegen eine Fernprognose gewähren, die für die einzelnen Tage oder kürzere Zeiträume die Wetterlage auf dem Ozean lange im voraus übersehen läßt.«

Der Standpunkt des bekannten Astronomen zu den Herrmannschen Prognosen wird aber am Besten durch folgende Schlußworte illustriert:

»Die weitere Verfolgung des von Prof. Herrmann eröffneten Weges, die größere Vertiefung und sichere Gestaltung einer ozeanischen Wetterprognose auf längere Zeit voraus übersteigt aber bei der ungeheuren Menge des zu bearbeitenden Materials bei weitem die Leistungsfähigkeit einer einzelnen Person, es ist vielmehr nötig, daß hierzu staatlicherseits Mittel bereitgestellt werden. Dringend ist zu wünschen, daß dieses bald geschehe, wozu am besten ein Teil der Mittel und Kräfte verwendet würde, die bis jetzt für den so gut wie völlig fruchtlosen Wetterdienst nach altem System vom Staate verausgabt werden.

Wir haben uns mit der Stellungnahme, wie sie Herr Prof. Dr. Klein einnimmt, nicht mit Rücksicht auf unsern geschätzten Mitarbeiter, Herrn Prof. Dr. Herrmann, so eingehend beschäftigt, sondern in der Hoffnung, daß, wenn nicht die Seewarte selbst, so das Reichsmarineamt, das allen bedeutsamen Vorgängen auf nautischem Gebiet stets in entgegenkommender Weise Aufmerksamkeit schenkt, zu dieser für die Schiffahrt wichtigen Angelegenheit Stellung nehmen möge. Die Kritik, die Herr Prof. Dr. Klein, der doch nicht irgend ein Jemand ist, an den täglichen Wetterprognosen und insbesondere an den Sturmwarnungen übt, wirkt doch so vernichtend, daß, soll das Vertrauen der Seeleute in den Wetterdienst der Seewarte nicht erschüttert werden, eine Kundgebung der Regierung erforderlich erscheint.

* * *

Die Hafenabgabenfrage

steht in englischen Schiffahrtskreisen nun schon seit Wochen auf der Tagesordnung, ohne an Interesse zu verlieren. Das ist aber auch erklärlich, hängt doch von ihrer Beantwortung — und nicht nur für die Reeder britischer Schiffe — außerordentlich viel ab. Aus früheren Bemerkungen zu diesem Gegenstand wird den Lesern erinnerlich sein, daß die Hafenverwaltung von Liverpool durch ihre parlamentarische Vertretung eine Änderung in der Hafenabgabenerhebung beim Unterhause beantragt hatte. Statt des Nettoraumgehalts, wie er bisher als Maßstab bei Hafenabgaben zu Grunde lag und auch heute noch gilt, sollten die Hafenbehörden berechtigt werden, bei gewissen Schiffstypen »nicht weniger als die Hälfte des Bruttoraumes« in Anrechnung bringen zu dürfen. Dieser Vorschlag, der sich hauptsächlich gegen die Passagierdampfer und unter ihnen gegen die Cunard-Boote richtete, wurde zum ersten Male vor zwei Jahren laut, ohne damals besondere Wirkung zu haben. Anders in diesem Frühjahr, als auf Veranlassung des Mersey-Dock and Harbour Board der Antrag wieder aufgenommen wurde. Durch die entschiedene Art, wie er vertreten wurde, kamen parlamentarische Erhebungen zu Stande. Während die Verhandlungen vor dem Ausschuß des Unterhauses nicht ungünstig für die Antragsteller abschnitten, änderte das »Lords-Comitee« als Vertretung des Oberhauses die Forderung: »nicht weniger als 50 pCt. des Bruttogehalts« in »nur von 50 pCt. des Bruttogehalts«. Das ist natürlich ein ganz wesentlicher Unterschied. Würden die Verwaltungen englischer Häfen verpflichtet, die Abgaben generell nach der Hälfte des Bruttogehalts aller einkommenden Schiffe zu bemessen, sie würden den Antrag der Liverpooler Hafenverwaltung nicht so jubelnd begrüßen, wie es gegenwärtig der Fall ist. Häfen mit großem Passagierdampferverkehr, außer Liverpool und London, insbesondere Southampton, Queenstown, Dover etc. kämen wahrscheinlich auch bei dem Vorschlage des Lords-Comitee auf ihre Rechnung, während die Hafenverwaltungen von Frachtverkehrsplätzen, ganz entschieden schlecht abschneiden würden. Verhält sich doch im Durchschnitt bei Frachtdampfern, von

Segelschiffen ganz zu schweigen, der Netto- zum Bruttogehalt wie 1 zu $1^1/_4$ bis $1^1/_2$. Ist schon aus diesem Grunde anzunehmen, daß der Streit um die Hafenabgabenerhebung allmählich im Sande verlaufen wird, so kommt noch ein Faktor zu Ungunsten des Liverpooler Antrages in Betracht, der vielleicht ausschlaggebende Wirkung auszuüben vermag. Mehrere der vom parlamentarischen Ausschuß vernommenen Reeder sprachen die Befürchtung aus, daß Abgabenerhebungen nach dem Bruttogehalt des Schiffes eine Verminderung der den Mannschaften gewährten Wohnräume zur Folge haben würde. Während die »Merchant Shipping Act« für jeden Schiffsmann 72 Kubikfuß Wohnraum vorschreibt, wird dieses Maß heute auf beinahe allen Schiffen ganz erheblich überschritten. Auf Schiffen der Shamrock Shipping Company sind, wie ihr Direktor Herr Thomas Jack aussagte, 400 bis 500 Kubikfuß für jeden Schiffsmann mit Einrechnung der Kapitäns- und Schiffsoffiziers-Wohnräume zur Verfügung. Da Niemand jenem Einwand seine Berechtigung wird bestreiten wollen, ist im Sinne der Schiffsleute aller in englischen Häfen verkehrenden Schiffe eine Ablehnung des Liverpooler Antrages herbeizuwünschen. Sollte ihm trotzdem stattgegeben werden, dann würden, wie wir schon eingangs sagten, auch nichtbritische Interessen berührt werden. Denn es ist selbstverständlich, daß in der Art der Berechnung von Hafenabgaben zwischen britischen und nichtbritischen Schiffen kein Unterschied gemacht werden würde. — Als die vorstehenden Zeilen dem Druck übergeben werden sollten, kam die Nachricht, daß das Unterhaus mit 154 gegen 52 Stimmen den Antrag abgelehnt hat, wie ihn das Mersey Dock and Harbour Board angeregt und wie er vom parlamentarischen Ausschuß befürwortet worden war. Dieses Ergebnis ist nicht am Wenigsten durch die Rede des Regierungsvertreters herbeigeführt, der als Gegner des Entwurfs auf seine Konsequenzen hinwies. Es handelte sich nicht um eine Angelegenheit Liverpools, alle anderen englischen Häfen, insbesondere aber die irischen ging die Sache sehr an. Und wenn der Regierungsvertreter sagte: »This Bill upset the whole tonnage system of the United Kingdom« dann übertrieb er gewiß nicht.

* * *

In das Dunkel über die Ursachen der Katastrophe, von der der dänische Dampfer »Norge«

betroffen worden ist, hat der Bericht seines Kapitäns an das Kopenhagener Seegericht etwas Licht gebracht. Aus den bisherigen Mitteilungen der Überlebenden von Passagieren und Mannschaft, ließ sich, wie stets nach großen Unglücksfällen, kein haltbares Urteil bilden. Auf ein unbekanntes Riff nach der einen, auf Wrackstücke nach der anderen Version sollte »Norge« gelaufen sein. Auch der Kapitän scheint nach seinem Bericht an eine unerklärliche Ursache zu glauben, behauptet er doch, beim ersten Aufstoßen des Schiffes Fragmente eines Wracks gesehen zu haben. Wie weit diese Beobachtung zutrifft oder als Ergebnis aufgeregter Nerven aufzufassen ist, wird die erwartete Untersuchung klarstellen. Zweifel an ihrer Richtigkeit rufen die Angaben des Kapitäns über den rechtweisenden Kurs hervor, den das Schiff von Flannan Island bis zur Strandungsstelle gelaufen hat. Zunächst: S 74° W 183 Sm, dann als sich der Himmel bedeckte (um 4 h a. m.) S 42° W 27 bis 7 h 30 a. m, hierauf wieder S 74° W 3 Sm, als um 7 h 45 a. m. das Schiff aufstieß. Werden diese Kurse in der Karte abgesetzt, dann erhält man einen Ort, der S 20° W 31 Sm von Rockall entfernt ist. Nun geht aus dem Bericht, da in ihm nur von rechtweisenden Kursen die Rede ist, nicht hervor: ob und wieviel Stromversetzung dabei in Rechnung gezogen ist. Nahm der Kapitän eine nördliche Versetzung von etwa 10 bis 12 Sm — die Entfernung, in der Rockall südlich mit S 74° W-Kurs ohne Stromversetzung passiert worden wäre — dann muß er, wenn er sich auf frühere Erfahrungen stützte, bisher Stromversetzungen beobachtet haben, die bei dem vorherrschenden südlichen Wind und SW-Dünung an Umfang unter dem Durchschnitt bleiben, wie er sich aus Erfahrungen ergibt, die über die Stromverhältnisse in jener Gegend vorliegen. Nördliche Stromversetzungen von 20 Sm werden bei südlichem Winde und Seegang häufig gefunden, während Versetzungen bis zu 30 Sm zwar selten aber doch beobachtet worden sind. Sofern die spätere seeamtliche Untersuchung nicht eine größere in Rechnung gesetzte Strömung, als wir sie annahmen, ergibt, stehen wir der Annahme über das Vorhandensein eines Wracks oder gar eines unbekannten Riffes als Ursache der Katastrophe, etwas skeptisch gegenüber.

* * *

Die Beschlagnahme und die spätere Freigabe des Dampfers »Scandia«,

der, wie die Hamburg-Amerika Linie bekannt gegeben hat, Munition für die deutsche Regierung in der Südsee und für die chinesische in Shanghai an Bord hat und außerdem keinerlei Güter, die in den Begriff »Kontrebande« eingezwängt werden können, ist ein weiteres Glied beunruhigender Maßnahmen in der Kette von Ungeschicklichkeiten, die die russische Marine seit einigen Wochen begeht. Seit die Schiffe der Freiwilligenflotte die Dardanellen und den Suezkanal passiert haben, Unter der Handelsflagge, um diese im Roten Meere, wo die Beschlagnahme erfolgte, gegen die Kriegsfarben zu vertauschen. Eine Handlungsweise, die, weil sie als Verstoß gegen die Verträge von 1841 und 1856 angesehen wird und zu ernsten diplomatischen Erörterungen Anlaß gegeben hat, ein eigentümliches Schlaglicht auf die den russischen Kommandanten von ihrer Regierung gewordenen Instruktionen wirft. Wenn die russische Regierung als Folge des deutschen

Protestes die »Scandia« wieder freigegeben hat, so mag man dieses Entgegenkommen als erfreulichen Beweis ihres guten Willens gegenüber Deutschland auffassen. Maßgebend für diesen Entschluß wird aber auch die energische Sprache der englischen Regierung gewesen sein, als sie die Freigabe ihres beschlagnahmten Dampfers »Malacca« forderte und hierbei den Schiffen der Freiwilligenflotte überhaupt das Recht absprach, neutrale Schiffe aufzubringen. Da die russische Regierung die Berechtigung dieses Einwandes anerkannt und dementsprechende Anweisungen erteilt hat, bleibt auf ihr der Vorwurf haften, unbesonnen gehandelt zu haben, als sie ihren Freiwilligenschiffen das jetzt mit Recht beanstandete Privilegium gab. Hätte die Überlegung, von der die amtliche russische Erklärung jetzt Zeugnis ablegt, eher unter russischen Staatsmännern die Oberhand gewonnen, die Befürchtung über eine Störung des Weltfriedens, wie sie sich in letzter Zeit wiederholt geltend machte, wäre garnicht aufgetaucht. Auch hat Rußland durch sein Vorgehen dem weitverbreiteten Glauben neue Nahrung gegeben: daß die Grenzen über Recht und Unrecht dort weniger scharf als in anderen Kulturländern gezogen werden, und daß es erst eines gewaltsamen Druckes von außen bedarf, um in russischen Regierungskreisen einer Auffassung zum Recht zu verhelfen, die in anderen Ländern ohne Zwang besteht. Hoffentlich bietet sich im gegenwärtigen Kriege für neutrale Staaten kein weiterer Anlaß, ihre Rechte durch Drohungen bei der russischen Regierung zur Geltung zu bringen.

Rätselhafte Schiffsuntergänge aus neuester Zeit.

Unter den Schiffsverlusten nehmen diejenigen durch Verschollenheit noch immer einen bei der Steigerung des Weltverkehrs unerwartet großen Bruchteil ein. In dem Jahrzehnt von 1892 bis 1901 ergab eine Berechnung aus der internationalen Statistik des Bureau Veritas ein verschollenes auf elf verlorene Schiffe. Da es sich bei der Verschollenheit um Totalverluste schwerster Art, Verlust von Schiff, Ladung und Mannschaft handelt, da andererseits bei ihr von vornherein die bestimmten Anhaltspunkte fehlen, die die Aussage schon eines einzigen Geretteten ergeben würde, soll in den folgenden Einzelbeschreibungen der Versuch gemacht werden, durch Diskussion der einschlägigen allgemeinen, vor allem der geophysikalischen Verhältnisse zur Zeit und am Orte des mutmaßlichen Schiffsunterganges einiges Licht in das sonst weiterhin verhängnisvolle Dunkel zu bringen. Teilweise handelt es sich um Fälle, denen gegenüber die amtliche Behandlung in der Frage der Ursachen ein Non liquet ergab. Doch ist mit ihrer weiteren Erörterung natürlich keinesfalls eine Kritik jener amtlichen Behandlungen beabsichtigt. Eine solche Unterstellung ist schon dadurch hinfällig, daß als eigentlicher Zweck der amtlichen Behandlung nächst der Feststellung der Verschollenheit nur diejenige eines sträflichen Verschuldens erscheint. Sonst würden jedenfalls von den deutschen Seeämtern meteorologische und überhaupt geophysikalische Gutachten viel häufiger eingefordert werden als bisher.

1. Untergang der deutschen Bark „Freya".

Das hölzerne Barkschiff »Freya«, 626 t N.-R., war am 3. Oktober 1902 in Ballast von Manzanillo an der pazifischen Küste Mexikos nach Punta Arenas an derjenigen Costaricas abgegangen. Am 22. Oktober 1902 wurde die »Freya« unter 19° N-Br. 107° W-Lg. als teilweise entmastetes Wrack auf Steuerbordseite liegend aufgefunden.

Diese Stelle liegt etwa 18 Sm westlich von Manzanillo. Da die Stromversetzungen dort während der Herbstmonate schwankend und sehr gering sind, muß die »Freya« nicht sehr lange nach Verlassen des Abgangshafens untergegangen sein. Dafür sprach auch der Umstand, daß der Warpanker noch am Heck hing. Vor allem aber war der in der Kapitänskajüte angebrachte Wandkalender bis 4. Oktober 1902, dem Tag nach der Abfahrt, abgerissen. Alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß der Untergang im Laufe dieses 4. Oktober erfolgte.

Die Witterung des mittleren und südlichen Mexiko und des angrenzenden Pazifik stand nach den täglichen Bulletins der Secretaria de Communicaciones y Obzas Publicas des mexikanischen Staates vom 3. bis 5. Oktober 1902 unter dem Einfluß eines über dem festländischen Gebiete zentralisierten Hochdrucks. Die Windbeobachtungen ergaben für 8 a des Meridians von 75° W-Gr., etwa 6 a der dortigen Ortszeit: am 3. Oktober 1902 zu Manzanillo N von 1,1 m. p. s., am 4. Oktober 1902 zu Guzman SW von 2,2 m. p. s., am 5. Oktober 1902 zu Manzanillo SO von 4,6 m. p. s.

In Betracht dieser Luftdruck- und Windverhältnisse erscheint es gänzlich ausgeschlossen, daß während der fraglichen Zeit plötzlich eine Sturmboe von der Stärke aufgetreten wäre, daß sie das Schiff in der festgestellten Weise hätte heimsuchen können. Vor- und Großmast fehlten, am Besahnmast waren die Steuerbordwanten gebrochen. Ein Boot war auf Deck zertrümmert.

Wohl aber sind derartige Beschädigungen, vor allem Lockerung und Umwerfen der Masten, von mehreren Schiffen bekannt, die infolge erdbebenartiger, besonders auch vulkanischer Ereignisse, die in nicht allzuweiter Entfernung ihren Herd hatten, von See aus eine starke Erschütterung erfuhren.

Bei dem Erdbeben von Manila, am 2. Oktober 1796, wurde einem englischen Segler, 33 Sm von Manila der Großmast umgeworfen. Bei dem Erdbeben von Rhodos, am 22. April 1863, würden der

griechischen Brigg »Panaphia«, etwa 60 Sm südwestlich von Rhodos, beide Masten gebrochen. Bei einem Seebeben, dem das englische Schiff »Victory« unweit Malta, unter 36° 41 N-Br., 13° 45 O-Lg. am 18. Juni 1845 ausgesetzt war, wurden beide Masten plötzlich auf die Seite geworfen; das Schiff kam aber ohne Schaden davon. (Rudolphs Katalog der Seebeben in Gerlands Beiträgen zur Geophysik Bd. I.)

Tatsächlich enthält der Wetter-Bericht vom Morgen des 5. Oktober 1902 bei der Hafenstadt Acapulco, die etwa 520 km (300 Sm) südöstlich Manzanillo liegt, das Zeichen für Erdbeben, das nur bei schweren Erscheinungen dieser Art vermerkt wird. Daß das dortige Erdbeben am 4./5. Oktober bedeutend war, wird auch dadurch bezeugt, daß der 90 Kilometer landeinwärts gelegene Berg-Ort Chilgiruringo am gleichen Tage heimgesucht wurde. Die »Freya« konnte möglicherweise am 4. Oktober, als sie auf der Route von Manzanillo nach Acapulco hin segelte, von Flutwellen erschüttert und umgeworfen sein, die von der erschütterten Küste aus sich nach den benachbarten Meeresteilen hin verbreiteten.

Noch wahrscheinlicher ist eine etwas abweichende Annahme, die durch bestimmte Temperaturverhältnisse nahegelegt wird. Der Morgenbericht vom 5. Oktober 1902 verzeichnet zwischen Manzanillo und Acapulco, an der pazifischen Seite Mexikos, ungewöhnlich hohe Temperaturen. An der Küste betrug der Temperaturunterschied gegen den vorhergehenden Morgen etwa 4 Grad. In dieser, dem Meere nächsten Partie der Wetterkarte war es überhaupt am heißesten. Die Annahme eines unterseeischen Vulkanausbruches zwischen Manzanillo und Acapulco, von dem aus die Festlandpartien vielleicht erst erschüttert wurden, ist dadurch wahrscheinlich gemacht. Die dadurch veranlaßte örtliche Erschütterung des Meeresstriches, auf dem sich die »Freya« gerade befand, würde nicht allein die Beschädigungen dieses Schiffes erklären. Auch die Bestürzung, mit der die Mannschaft es nach den gefundenen Anzeichen zum eigenen Verderben verlassen hat, würde durch solche ganz ungewöhnliche und deshalb besonders unheimlich wirkende Vorgänge ihre natürliche Erklärung finden.

Abgesehen von der angeführten Literatur wurden für die obige Darstellung die Akten der deutschen See-Berufsgenossenschaft in Hamburg benutzt.

Wilhelm Krebs.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

12) *Hilfslohn, wenn das rettende Schiff derselben Person gehört, wie das gerettete.*

Der Kläger ist Eigentümer zweier Flußschlepper »Lima« und »Hertha«. Am 11. Februar 1901 schleppte die »*Lima*« bei schwerem Eisgange den Dampfer »Allegro«, der wegen eines Maschinenschadens nicht manövrierfähig war, von Brunsbüttel nach Hamburg. Unweit Stade wurde auch die »Lima« selbst manövrierunfähig, indem der Schaft am Hintersteven brach und die Schiffsschraube verloren ging. Der Anker wurde ausgeworfen, hielt aber nicht. Beide Schiffe kamen ins Treiben und in die Gefahr, auf Sandbänke zu geraten. Inzwischen kam die »*Hertha*« mit einem nach Itzehoe bestimmten Leichter elbabwärts. Die drei Schiffsführer unterhandelten miteinander, und nachdem sowohl der »Allegro« als auch die »Lima« der »Hertha« einen Hilfslohn von 4500 ℳ zugesichert hatten, übernahm diese die Rettung beider Fahrzeuge. Sie brachte zunächst ihren Leichter in der Mündung der Schwinge in Sicherheit, nahm alsdann den »Allegro« und die »Lima« ins Tau und brachte beide zurück nach Hamburg.

Der Kläger hatte die »Lima« bei der Beklagten versichert und forderte von dieser die Bezahlung des Hilfslohns von 4500 ℳ sowohl auf Grund des Abkommens zwischen den beiden Schiffsführern, als auch als angemessenen Hilfslohn. Die Beklagte bestritt, daß ein Hilfslohnfall vorliege, und daß der Kläger für die Dienste, die er mit einem ihm selbst gehörigen Schiffe einem andern ihm gehörigen Schiffe geleistet habe, Ersatz fordern könne. Der Vertrag der Schiffsführer, die beide in des Klägers Diensten ständen, sei nicht ernstlich gemeint, und der geforderte Betrag zudem stark überschätzt.

Das Landgericht zu Hamburg erachtete die Einwendungen der Beklagten für unbegründet und verurteilte nach dem Klagantrage. Das hanseatische Oberlandesgericht dagegen nahm an, daß der Vertrag zwischen den beiden Schiffsführern bedeutungslos sei, und daß, weil beide Schiffe demselben Eigentümer gehörten, von einem nach § 93 Binn. Schiff. Ges. zu beurteilenden Hilfslohnfalle überhaupt keine Rede sein könne. Wäre die Rettung der »Lima« von dem Schiffe eines Dritten ausgeführt, so würde diesem nach den Umständen des Falles ein Hilfslohn von 1500 bis 1800 ℳ zuzusprechen sein. Der Kläger aber könne als Eigentümer beider Schiffe, des rettenden und des geretteten, von der Beklagten nur nach den Grundsätzen des Versicherungsrechts (§§ 819, 834 No. 3 H. G. B.) den Ersatz der von ihm aufgewendeten Kosten zur Rettung des versicherten Gegenstandes fordern. Als solche Aufwendungen sah das Oberlandesgericht einerseits den

Kohlenverbrauch, die Abnutzung der Maschine und die Mannschaftslöhnung der »Hertha« an und andrerseits den Nachteil, der ihr durch Unterbrechung der Leichterfahrt erwachsen war. Für jenes wurden 450 ℳ, für dieses 150 ℳ, im ganzen also 600 ℳ zugebilligt, jede Mehrforderung aber abgewiesen.

Die Revision des Klägers führte zu dem Ergebnisse, daß das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufhob und dem Kläger den vom Oberlandesgerichte eventuell als angemessen bezeichneten Hilfslohn zusprach.

Unter Bezugnahme auf ältere Entscheidungen (Bd. 32 S. 4 und Bd. 45 S. 50) hält das Reichsgericht daran fest, daß sowohl für das Seerecht, wie für das Recht der Binnenschiffahrt eine als Bergung oder als Hilfsleistung zu entschädigende Rettung aus einer Schiffahrtsnot auch von einem andern Schiffe desjenigen geleistet werden kann, dem das gerettete Schiff gehört, und daß in einem solchen Falle der Versicherer des geretteten Schiffes den nach § 744 H. G. B. oder § 94 Abs. 4 Binn. Schiff. Ges. zu bemessenden Berge- oder Hilfslohn voll zu ersetzen hat.

Zugestimmt aber hat das Reichsgericht dem Oberlandesgericht darin, daß der *„Vertrag"* über die Vornahme und über die Belohnung der Rettung, der zwischen den Führern der beiden dem Kläger gehörigen Schiffe abgeschlossen worden ist, rechtlich ohne Bedeutung und insbesondere außerstande ist, den Ansprüchen des Klägers aus dem Versicherungsvertrage eine selbständige Stütze, namentlich auch in Bezug auf die Höhe des Hilfslohns zu gewähren.

Urteil des I. Zivil-Senats v. 30. Mai i. S. Beyer :/: Düsseld. Allg. Vers. Gesellsch. Rep. I. 53/04.

Mutmaßliche Schiffsstrandungen an der finnischen Küste.

Hierzu schreibt uns Herr Kapt. *Chs. Lübcke* aus Hamburg:

Da in der letzten Zeit die Schiffsstrandungen so enorm zugenommen haben, und ich mehrfach Gelegenheit gehabt habe, bei der Bergung dieser havariorten Dampfer — Segler kommen in den finnischen Gewässern nur noch in solch geringer Anzahl vor, daß man dieselben in dieser Abhandlung garnicht zu erwähnen braucht — mitwirken zu können, so dürfte es vielleicht interessieren, daß nach meiner Überzeugung diese Unfälle nicht allein dem schwierigen Gewässer und dem in demselben vielfach herrschenden Nebel zuzuschreiben sind, sondern daß diese Havarien vielfach auch darauf beruhen, daß man von seiten der Schiffsführer den finnischen Lotsen zu großes Vertrauen entgegenbringt. Auch, daß im April und Mai, in denjenigen Monaten also, in denen die finnischen Häfen vom Eise befreit und dann der Schiffahrt geöffnet werden, die Seezeichen wodurch die Untiefen markiert sind, vielfach im Laufe des Winters durch die Eisschollen von der richtigen Stelle vertrieben sind. Ferner, daß teilweise die Wachsamkeit auf der Kommandobrücke, besonders auf deutschen und russischen Dampfern wegen Mangel an genügendem Offizierspersonal in diesen gefährlichen Gegenden nicht so scharf ist, als wie man sie besonders hier in der modernen Dampferfahrt, die nicht rastet, nicht ruht und bald gar keine Hindernisse mehr anerkennen will, sondern nur vorwärts strebt, erwartet. Die Begründung hierfür ist folgende:

1. *Die finnischen Lotsen.* Es giebt in Finnland sogen. Kronlotsen (Regierungslotsen) und Langlotsen. Die ersteren entstammen der Fischer- und der niedrigen Bauernbevölkerung der Küstengegend; sie haben also von der modernen Seefahrt und der Navigierung eines größeren Schiffes fast garkeine Ahnung. Es kommt nun noch hinzu, daß diese Lotsen von der finnischen Regierung sehr schlecht bezahlt werden und daher gezwungen sind, der Selbsterhaltung wegen sich entweder noch nebenbei dem Fischfang oder der Bebauung ihres Ackers zu widmen. Wie ich in Helsingfors von einem höheren Regierungsbeamten erfuhr, ist das Gehalt dieser Kronlotsen zwar seit dem 1. April d. J. etwas erhöht worden, doch ist es nach Ansicht der fachmännischen Kreise immer noch nicht so hoch, daß die Lotsen von dem festen Sold und dem Anteil, den die Regierung ihnen von dem erhobenen Lotsgeld der hier verkehrenden Schiffe zugesteht, allein leben können. Aus diesem Grunde widmen diese schlecht besoldeten Leute ihre freie Zeit auch nicht einzig und allein den ihnen sonst einigermaßen ortsbekannten Gewässern, sehen nicht wiederholt nach, ob die ausgelegten Seezeichen auf der richtigen Stelle sind, sondern vertreiben ihre Ruhepausen hauptsächlich mit ihrer Nebenbeschäftigung, was für die Sicherheit der Schiffahrt sehr bedauerlich ist, da gerade in diesen schwierigen Gewässern der Lotse seine ganze ihm zur Verfügung stehende Zeit dem ihm anvertrauten Fahrwasser widmen sollte, indem hier noch sehr häufig Untiefen gefunden werden, die erst durch das Auflaufen eines Dampfers der Öffentlichkeit bekannt werden. Deshalb sollte man auch jeden Führer eines größeren Dampfers davor warnen, beim Fahren in den finnischen Küstengewässern einem Kronlotsen zu viel Vertrauen in der Kunde des Fahrwassers entgegen zu bringen. Es ist vielmehr geraten, sich als Führer des Dampfers hauptsächlich auf seine gute Spezialkarte, die auf jedem Schiffe vorhanden und auf der Kommandobrücke offen ausgelegt sein sollte, damit sie auch dem wachhabenden Offizier zugänglich ist, zu verlassen und den Lotsen nur als Ratgeber zu betrachten. Ganz besonders aber sollte ein Kapitän eines größeren Schiffes die Navigierung nicht aus den Händen geben, da er, wenn er sie einem finnischen Kronlotsen überläßt, ziemlich sicher sein kann, daß sie dann in den denkbar schlechtesten Fingern ist.

Als Beweis dafür möge dienen, daß auf allen an dieser Küste gestrandeten Fahrzeugen, die mir in der letzten Zeit bekannt geworden sind, ein finnischer Kronlotse die Führung des Schiffes inne hatte, indem die in Betracht kommenden Schiffsführer glaubten, daß sie einen Zwangslotsen an Bord hatten, also nur im äußersten Falle in die Führung eines solchen Mannes hineinreden dürften?

Was die Spezialkarten für die finnischen Gewässer anlangt, so habe ich erkundet, daß hierfür die russischen Karten empfohlen werden können, da die russische Regierung hier alljährlich Vermessungen vornehmen läßt, und man daher auch am sichersten sein kann, daß in diesen Karten die bis zur Gegenwart bekannt gewordenen Untiefen vermerkt sind. Man muß aber darauf achten, daß man immer die neuesten Ausgaben von diesen Karten an Bord hat, da sie nämlich wegen der häufig neuentdeckten Untiefen leicht veralten. Sonst muß man strenge darauf halten, daß diese Untiefen, die ja immer in den »Nachrichten für Seefahrer« bekannt gegeben werden,

in die an Bord befindliche ältere Karte eingetragen werden, was aber nur selten gewissenhaft gemacht wird. Zu erwähnen wären dann noch die Langlotsen; dieselben rekrutieren sich aus früheren Seeleuten, die in der finnischen Küstenfahrt groß geworden und daher auch sowohl in der Navigierung eines größeren Schiffes als auch in ihren Gewässern gut bekannt sind. Leider kommen diese Lotsen für fremde Schiffe garnicht in Betracht, da nur finnischen Schiffen das Recht zusteht, in der finnischen Küstenfahrt einen solchen Langlotsen führen zu dürfen, womit dann auch für diese Schiffe die Zwangslotsenpflicht beim Ein- resp. Auslaufen eines Hafens einen Kronlotsen zu nehmen fortfällt, was aber für fremde Schiffe obligatorisch ist. Die Langlotsen nehmen auf den finnischen Dampfern gewöhnlich die Stelle des zweiten Offiziers ein. Diese Schiffe haben dann schon dadurch allein einen großen Vorteil, daß sie ihren Lotsen also immer an Bord haben, was besonders in dem hier vielfach herrschenden nebligen Wetter nicht zu unterschätzen ist.

Zur Stellung eines Kronlotsen melden sich nur deshalb hier die Langlotsen nicht, weil die ersteren zu schlecht bezahlt werden. Sollte in dem letzteren also ein Wandel geschaffen werden, so wird die Regierung auch wohl bald genügend besser befähigte Lotsen erhalten können, was wohl aber bei den jetzigen Kriegswirren noch nicht zu erhoffen ist.

2. *Die Seezeichen in den finnischen Gewässern.* Das Fahrwasser an der finnischen Küste ist im allgemeinen durch Seezeichen gut markiert; dieselben müßten im Frühjahr nur rechtzeitig ausgebracht werden und es müßte nur häufiger revidiert werden, ob dieselben auch auf der richtigen Stelle liegen. Da diese Seezeichen aber im Frühling von den Kronlotsen neu ausgebracht resp. revidiert werden, ob die alten auch noch an der richtigen Stelle liegen und nicht vom Eise vertrieben sind und die Lotsen von der finnischen Regierung hierfür nur einmal bezahlt erhalten, so warten sie daher auch im Frühling mit dieser Arbeit leider solange, bis das Eis aus den finnischen Gewässern ganz verschwunden ist, was meistens erst im Mai zutrifft. Weil nun aber das Eis in diesen Gewässern häufig schon im April in Bewegung kommt und dann auch die Schiffahrt in vollem Maße beginnt, so stranden auch in diesen Gewässern gerade um diese Zeit nur deshalb so viele Dampfer, weil viele durch Eis beschädigte alte Seezeichen noch nicht durch neue ersetzt und die noch vorhandenen vielfach durch das Treibeis aus ihrer richtigen Lage vertrieben sind. So strandete in diesem Frühling am 19. Mai der deutsche Dampfer »Carl Behnk« auf Oscarsgrund bei Wasa hauptsächlich nur deshalb, weil um diese Zeit die alten beschädigten Seezeichen noch nicht durch neue ersetzt waren und was das schlimmste war, daß diese alten Nachbleibsel auch noch auf einer verkehrten Stelle lagen, also durch das Treibeis vertrieben waren. Auch der russische Dampfer »Imperator Nicolai II« lief am 13. Mai ebenfalls auf seiner ersten Reise nur deshalb auf Nygrund bei Odinsholm, weil auch hier die alten Reste von Seezeichen noch nicht durch neue ersetzt waren und, wie sich später herausstellte, die alten aus ihrer richtigen Lage ganz vertrieben waren. Um diesem Übelstande abzuhelfen, müßte man nach meiner Ansicht baldigst beim Auswärtigen Amt eine Petition einreichen, mit der Bitte, dieselbe dem russischen Ministerium für Handel und Schiffahrt, deren Vorsitzender z. Z. Großfürst Alexander Michalowitsch ist, vorzulegen und sie gütigst befürworten zu wollen. Den Herren Assecuradeuren würde ich aber empfehlen, falls auf diese Eingabe keine Besserung in dem Seezeichenwesen an der finnischen und russischen Küste eintreten sollte, für Versicherungen auf Casco und Ladung nach diesen Gewässern für die Monate April und Mai eine etwas höhere Prämie zu nehmen, da dann auch von seiten der in Betracht kommenden Reedereien sicherlich darauf gedrängt wird, daß in diesem Unwesen ein Wandel getroffen wird, indem man dieses doch wohl dem Leben so vieler braven Seeleute schuldig ist.

3. *Die Wachsamkeit der Offiziere auf der Kommandobrücke.* Sicherlich wird es mir als früherem Schiffsführer nicht leicht, auch noch zu diesem Thema, das schon so häufig in Fachvereinen und Seeamtssprüchen behandelt worden ist, daß nämlich besonders auf den Dampfern der Nord- und Ostsee die Kommandobrücke nicht immer beständig von dem wachhabenden Offizier besetzt, sondern vielfach sogar für mehrere Minuten verlassen sei, zu äußern. Da ich aber in Vorhergehendem »Strandungen an der finnischen Küste« behandelt habe, so darf ich auch nach meiner Ansicht nicht dasjenige fortlassen, was vielleicht gegen meine eigenen Kollegen sprechen, aber sonst sicherlich mit zur Aufklärung dieser Abhandlung dienen dürfte.

Es ist mir nämlich bei mehreren Strandungen an der Küste aufgefallen, daß auf denjenigen deutschen und russischen Dampfern, die hier havariert waren, anstatt zwei Offizieren nur einer an Bord war, der Kapitän also verpflichtet war, selber regelmäßig Wache zu gehen. Da nun aber gerade in diesen schwierigen Gewässern der Kapitän eines Dampfers von dem Wachegehen befreit sein müßte, um, sei es bei Nebel, sei es wegen Änderung des Kurses, immer zur Hand zu sein, was aber nicht möglich ist, wenn er selber Wache gehen muß, da man von einem Schiffsführer doch auch nur menschliches verlangen kann, so konnte ich nicht unterlassen, mich bei diesen Schiffsführern näher darnach zu erkundigen, weshalb sie denn nur einen Offizier an Bord hätten. Bemerken möchte ich noch, daß alle diese Dampfer zum mindesten 600 R.-T. groß und zum Teil sogar für Passagierfahrt eingerichtet waren. Zur Antwort gab man mir, daß man nicht genügend Steuerleute (Offiziere) bekommen könne, da letztere, wenn sie das Examen bestanden hätten, nur noch darnach strebten, bei den großen Hamburger Dampferkompagnien angestellt zu werden. Da ich diesem aber nicht ohne weiteres Glauben schenkte, so wandte ich mich betreffs dieser Angelegenheit an den Vorsitzenden des Vereins Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Hamburg und erfuhr nun von diesem, wie ich es auch vermutet hatte, daß auch für Dampfer der Ost- und Nordsee genügend Offiziere zu haben seien, wenn man sich nur an ihn wenden wolle.

Indem ich nun aber bei den mehrfachen Strandungen an der finnischen und russischen Küste fand, daß besonders auf denjenigen Dampfern, die nur mit einem Offizier versehen waren, ein Wachsystem herrschte, daß den Anforderungen an die moderne Dampferfahrt absolut nicht mehr genügt, so möchte ich doch hiermit die in Betracht kommenden Reedereien bitten, hier baldigst eine Besserung dadurch vorzunehmen, daß sie ihre Dampfer in der Ostseefahrt mit zwei Offizieren versehen, da sie hierdurch sich sicherlich nicht eine unnütze Ausgabe schaffen werden. Denn wenn man dem Schiffsführer genügend Ruhe gönnt, so wird man auch um so größere Ansprüche dann an ihn stellen dürfen, wenn die Pflicht ihn auf die Kommandobrücke ruft, was besonders in der Ostseefahrt wegen des hier herrschenden vielfachen Nebels und der häufigen Kursänderungen recht oft geschieht.

Sollte es aber dennoch zutreffen, daß man für die Nord- und Ostseedampfer nicht genügend Offiziere bekommen kann, um sie alle mit zwei Steuerleuten besetzen zu können, und das nur aus dem Grunde, daß diese jungen Herren es vorziehen, anstatt einen Posten als II. Steuermann auf einem der oben erwähnten Dampfer anzunehmen, wo, wie es heißt, ihn Händearbeit erwartet, in Hamburg monatelang auf eine Stellung zu warten, so würde hierin ja leicht von seiten der großen Hamburger Dampferkompagnien eine Änderung getroffen werden können, wenn diese nur eine Anstellung auf ihren Schiffen davon abhängig machen würden, daß der betreffende Offizier entweder, wie das früher Sitte war, bis zum Schifferexamen auf Segelschiffen gefahren sein mußte, oder von nun ab dann entweder das erstere oder auf Dampfern der Nord- und Ostsee als Steuermann gewesen sein muß

Hiermit würde dann nicht allein den Reedereien in der Nord- und Ostsee geholfen sein, sondern auch die größeren Hamburger Reedereien würden sich dadurch auf ihren großen Postdampfern einen Stamm Offiziere heranbilden, die Arbeiten kennen gelernt haben und dann auch imstande sind, Untergebene in Arbeit zu unterrichten und sie zur Arbeit heranzuziehen, was heutzutage bei den jungen Offizieren auf den großen Postdampfern manchmal mir sehr mangelhaft erscheint. Diese Einrichtung würde dann bald dazu führen, daß auf den Dampfern der Nord- und Ostseefahrt, die bis jetzt noch nicht mit zwei Offizieren besetzt sind, eine größere Sicherheit herrschen wird. Die Dampfer werden dann bald von weniger Havarien heimgesucht werden und es wird den Reedereien dann auch wohl bald der Vorteil dieser neuen Einrichtung in Form einer niedrigeren Versicherungsprämie, die bei den heutigen vielfachen Unglücksfällen zu erniedrigen nicht möglich ist, zu teil werden. Auch würde der deutschen Schiffahrt die Neuerung dadurch zum Ruhme gereichen, daß man bald bei allen Nationen von dem tadellosen Wachsystem auf deutschen Dampfern reden wird, was sicherlich auch den Reedereien wieder insofern zugute kommen wird, als man jederzeit die wertvollsten Ladungen gern mit ihnen verschiffen wird.

* * *

Anmerkung des Herrn Verfassers. Daß die häufigen Schiffsstrandungen an der finnischen Küste auch demjenigen Umstande zugeschrieben werden könnte, daß die finnischen Kronlotsen vielfach an der Bergungsgesellschaft »Neptun« beteiligt seien oder zum mindesten immer von dieser Gesellschaft eine gute Belohnung bekämen, also daher zeitweilig die Schiffe absichtlich aufsetzten, habe ich trotz mannigfacher Recherchen nicht ergründen können. Ich bin auch der Überzeugung, daß dieses nicht der Fall ist, da ich diese Lotsen für zu harmlos halte, solche Schandtaten auszuführen. Wohl habe ich erfahren, daß derjenige Lotse, der dem Bergungsverein die erste Meldung von der Strandung eines Schiffes bringt, von ihm eine Belohnung erhält, was aber, wie ich erkundet habe, an der ganzen Ostsee Sitte ist und ja auch nicht einmal nach § 4 unserer Strandungsordnung gesetzwigrig ist.

Feuerlöschmethoden in Häfen und auf Schiffen.

Diese Angelegenheit hat die Aufmerksamkeit deutscher Schiffahrtskreise in letzter Zeit wiederholt in Anspruch genommen. Zweifel, die an der Wirksamkeit der alten Feuerlöschmittel: Wasser und Dampf, aufgetaucht waren, wurden bestärkt durch die Erfolge mit Systemen für chemische Feuerlöschung. Ebenso wie die alten Methoden verteidigt wurden, hatten die neuen bald zahlreiche Anhänger. Der Kreis wuchs, nachdem sich deutsche Hafenverwaltungen und große Reedereien für die Feuerlöschung auf chemischem Wege erklärt hatten. Als Folge dieser Erscheinung haben wir gegenwärtig zwei chemische Feuerlöschmittel im Gebrauch auf deutschen Schiffen und in Anwendung für Schiffe in deutschen Häfen: Clayton-Gas (SO_2) und Kohlensäure (CO_2). Ein Gemenge von Kohlenoxyd und Kohlensäure ($CO + CO_2$), das in Hamburg angewendet wird, dient zur Vertilgung von Ratten und zur Desinfektion von Schiffen. Über die Eigenschaften dieser beiden Feuerlöschzwecken dienenden Präparate sind die Leser durch Vorträge unterrichtet, die hier (S. 100 und 191) veröffentlicht worden sind. Da die Vortragenden Vertreter ihrer Systeme waren, wollen wir uns nicht auf ihre Ausführungen berufen, weil die Gegner chemischer Feuerlöschmethoden geneigt sein könnten, die Objektivität der Vortragenden zu bezweifeln. Wohl aber wollen wir uns, als Anhänger der chemischen Feuerlöschung, auf eine Stelle berufen, der Parteilichkeit nicht nachgesagt werden wird.

Angeregt durch eine längere, die chemische Feuerlöschmethode befürwortende Abhandlung in der »Shipping Gazette« vom November v. J., hat das »Comitee of Lloyds« einen Sonderausschuß mit Erhebungen über diese Frage betraut. Als Ergebnis dieser Untersuchungen, die sehr sorgfältig vorgenommen wurden und die sich auf ein sehr umfangreiches Beweismaterial stützen, ist der Ausschuß zu der Überzeugung gekommen, daß die gewöhnlichen Feuerlöschmittel an Bord von Schiffen unzureichend und veraltet sind. Da aus dem Beweismaterial hervorgeht, daß sich die weitaus größere Anzahl aller Schiffsbrände in Häfen (unter 627 Fällen 403) ereignete, hält der Ausschuß es für dringend erforderlich, daß Hafen- und Dockverwaltungen in Endhäfen und Zwischenhäfen (terminal ports and ports of call) mit chemischen Feuerlöschapparaten bewährtester Konstruktion ausgerüstet werden. Dieser Standpunkt veranlaßte den Auschuß zu folgenden sehr bemerkenswerten Schlüssen:

»Daß das häufige Vorkommen von Feuer an Bord von Schiffen mit der Lebensgefahr und der großen Vernichtung kostbaren Eigentums, die es begleiten, ernste Aufmerksamkeit aller Schiffahrtskreise erfordert;

Daß der Gebrauch von Wasser und Dampf als Feuerlöschmittel, weil sie häufig versagen, fast stets von ernsten Beschädigungen begleitet ist;

Daß Schiffe im Hafen, ladende und löschende, einem größeren Feuerrisiko ausgesetzt sind, als Schiffe auf See, während auf der anderen Seite, wenn Feuer auf See ausbricht, die Schiffe einen Hafen zu erreichen suchen und somit Brände an Bord von Schiffen in der Mehrzahl von Hafen- und Dockbehörden zu behandeln sind.

In Anbetracht dessen, daß wissenschaftliche Feuerlöschmethoden jetzt an Bord von Schiffen angewendet werden können, besonders auf Schiffen im Hafen, schnell und wirksam und wie geglaubt wird, ohne Schaden für Schiff oder Ladung, sollten auch die hauptsächlichsten Heimatshäfen des Vereinigten Königreiches dementsprechend ausgerüstet sein, und daß, wären die Häfen des Ver. Königreichs mit derartigen Apparaten ausgestattet, diesem Beispiel wahrscheinlich auch die kontinentalen und überseeischen Häfen allgemein folgen würden;

Daß, so lange der Londoner Hafen, der Schauplatz so mancher verderblichen Schiffsbrände, fortfährt, sich auf Wasser als Feuerlöschmittel zu verlassen, es schwierig wenn nicht unmöglich sein wird, andere Häfen zu veranlassen, mit der Reform zu beginnen; und daß unter solchen Umständen keine Mittel gespart werden sollten, um die London and India Docks Company zu veranlassen, ihre Docks in dieser wichtigen Beziehung auf den Stand moderner Anforderungen zu bringen.

Der Ausschuß empfiehlt dem Lloyds Komitee, der London and India Docks Company die dringende Notwendigkeit vorzustellen, bei Bränden auf Schiffen in den Docks der Compagnie die Methode der Feuerlöschung auf chemischem Wege einzuführen.«

Dieser von so einflußreicher Seite verbreiteten Kundgebung wird es an Aufmerksamkeit bei den Stellen, denen sie vorzugsweise gilt, den englischen Hafenverwaltungen, kaum fehlen. Aber wir meinen, die Vorschläge des Ausschusses verdienen auch bei uns Beachtung. Eigentlich noch mehr, da bei uns chemische Feuerlöschmittel auf einer relativ größeren Reihe von Dampf- und Segelschiffen eingeführt sind als auf englischen Fahrzeugen.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Juni 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	180×24×10'5"	—	Eine türkische Firma	Howaldtswerke, Kiel	Diarbékir	B
»	64 m Länge	1000 t Tf.	Jaluit-Ges., Hamburg	Germania-Werft, Kiel	Germania	
FD	272×38×19'6"	—	H. Podeus, Wismar	Neptunwerft, Rostock	Mecklenburg	G
FsD	—	—	F. W. E. Thomae, Hamburg	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Otto	»
PD	149×16.9×10.8 m	8500 BRT.	Norddeutscher Lloyd	Vulcan, Stettin	Prinz Eitel Friedrich	»
»	76.8×11.4×6.7 m	2500 t Tf.	»	Rickmers Reismühlen, Geestemünde	Sandakar	»
»	180×24×10'5"	—	Eine türkische Firma	Howaldtswerke, Kiel	Mossoul	B
FD	213×30×16'4"	1100 »	Nordostsee-Reederei, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Borkum	G
			b) englische Werften.			
FD	306×45×22	—	Eine norwegische Firma	Short Brothers, Sunderland	Hekla	LN
»	350×48×28'5"	—	Stag Line, North Shields	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Amaryllis	L
»	217×32×13	—	Unbekannt	Smith's Dock Co., North Shields	Christophore	»
»	392×49×25'3"	5500 »	Stamp, Mann & Co., Newcastle	Swan Hunter & Wigham Richardson	Hopemount	»
FD	330×43×25'6"	—	Midland Railway Co.	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	Mauxman	»
FD	—	—	Unbekannt	Doxford & Sons, Sunderland	Whateley Hall	»
»	311×44×22'1"	—	Appleby Shipp Co., Cardiff	IrvinesShipb.&DryDocksCo.,Hartlep.	Windermere	»
»	—	1700 »	Cory & Son, London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Brentwood	»
»	335' Länge	—	J. S. Allison & Co., W.-Hartlepool	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Katherine	»
»	248×35×21'10"	2330 »	R. Mac Andrew & Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Lunue	»
»	342×46×24'4"	—	Vagliano Bros, London	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Panaghi Vagliano	»
»	291×38×20'7"	—	Eine belgische Reederei	Craig Taylor & Co., Thornaby	Richard	»
»	351×49×24'6"	—	Pyman Bros. London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Runswick	»
	322×44×22'9"	—	J. A. Wood & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Teesdale	»
»	385×46×28'6"	—	Wm. Thomson & Co., Leith	Bartram & Sons, Sunderland	Benvenue	»
»	328×43×25'10"	2670 BRT.	Royal Mail S. P. Co., London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Caroni	
			c) schottische Werften.			
FD	270×34×18'3"	1373 »	Yeoward Bros, Liverpool	Caledon Shipb. & Eng. Co.	Ardeola	L
PD	175' Länge	—	Medway S. P. Co., Rochester	Scott & Co., Kinghorn	City of Rochester	»
»	385×48×29'9"	—	Raeborn & Verei, Glasgow	Russel & Co., Port Glasgow	Ocean Monarch	BC
FD	340×46×28'6"	5650 t Tf.	Hugh Evans & Co., Liverpool	do.	Hillgrove	L
»	142×24×11'9"	430 »	J. Kennedy & Sons, Glasgow	Irvines Shipb. & Eng., Scotland	Norseman	»
PD	—	—	Union S. S. Co., Neu Seeland	Denny & Bros, Dumbarton	Loongana	
FD	347×51×27	3700 BRT.	T. L. Duff & Co., Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Chelston	
»	—	—	D. Mac Brayne, Glasgow	A. & J. Inglis, Port Glasgow	Cygnet	
»	200×32×15'3"	1250 t Tf.	Wm. Kinnear & Co., Dundee	Grangemouth & Greenock Dock Yard	Scotscraig	
»	384×46×30	4200 BRT.	J. T. Remme & Son, Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Inauda	
			d) irische Werften.			
FD	388' Länge	6000 t Tf.	Royal Mail S. P. Co., London	Harland & Wolff, Belfast	Pardo	L

Ausserdem: a) 1 Fährdampfer, 1 Seeleichter (1600). b) 2 Seeschlepper 1 Raddampfer, 3 Fischdampfer. c) 1 Bergungsdampfer, 2 Saugbagger, 2 Fischdampfer, 1 Leichter, 1 Dampfjacht, 1 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 23. Juli wurde auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Deutsche D.-Ges. »Hansa« in Bremen im Bau befindliche Dampfer (Stapel-No. 240) »**Moltkefels**« glücklich ins Wasser gelassen. Das Schiff hat folgende Hauptabmessungen: 405×52' 2"×31' 2"; Tragfähigkeit ca. 2000 t.

* * *

Am 23. Juli lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Herren Leonhardt & Blumberg in Hamburg neuerbaute Dampfer »**Angelica von Bach**« glücklich vom Stapel. Er hat folgende Abmessungen: 250×37×24' 3"; Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von ca. 17' 2400 t. Der Dampfer erhält eine Maschine von 750 HP., die demselben in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9 Meilen in der Stunde geben soll. Die Fertigstellung des Schiffes erfolgt in der zweiten Hälfte August a. c. Auf dem frei gewordenen Helling wird demnächst der Kiel zu einem weiteren Neubau gelegt werden.

* * *

Am 23. Juli lief von der »Neptunwerft«, Rostock, der für die Firma Ollgaard & Thversen, Hamburg, erbaute Dampfer (No. 234) »**Cronshagen**« glücklich vom Stapel. Er mißt: 260×38×20; Tragfähigkeit 2650 t. Die Dreifach-Expansionsmaschine mißt 480×760×1270 m/m Zylinderdurchmesser bei einem Hub von 900 m/m. Der Dampfentwicklung dienen zwei Hauptkessel von zus. etwa 300 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck. Mit dieser Anlage wird das Schiff eine Geschwindigkeit von reichlich 10 Knoten erzielen. Die Führung des Dampfers ist Herrn Kapitän Specht übertragen.

* *

Probefahrten.

Der auf der Werft von Schömer & Jensen in Tönning für die »Stavangerske Dampsskibselskab«, Stavanger, neu erbaute Passagierdampfer »**Kong Haakon**« machte am 22. Juli seine Probefahrt, auf der 13.52 Meilen erreicht wurden, wobei die Maschine mit 112 Umdrehungen per Min. 1200 PF. indizierte. Der Kohlenverbrauch betrug 0.699 kg per HP. und Stunde.

* * *

Der auf der Werft von Schömer & Jensen, Tönning, für H. C. Horn, Schleswig, erbaute Dampfer »**Frida Horn**« erreichte auf seiner Probefahrt am 23. Juli 12.65 Knoten. Seine Ab-

messungen sind: 222 × 33' 6" × 16' 2"; die Maschine hat 435 × 720 × 1190 m/m bei 800 m/m Hub, sowie 2 Kessel von zus. 240 qm Heizfläche und 13 Atm.

Die Werft von Caesar Wollheim, Breslau, (Vertreter Ingenieur Ludwig Benjamin in Hamburg) hat uns zur Einsicht für Interessenten in Kupferstich und geschmackvollem Rahmen eine naturgetreue Abbildung des bedeutenden Etablissements zugesandt. Ferner ein Sammelbuch, das Beschreibung, Lageplan und Ansichten der Anlagen nebst Zeichnungen der von der Werft hergestellten Schiffe und Maschinen enthält und sich durch vornehme Ausstattung auszeichnet. Aus einer Tabelle in diesem Buch geht, ein Beweis für die Leistungsfähigkeit des Werks, hervor, daß die im Jahre 1901 gegründete Schiffswerft von Caesar Wollheim im letzten Jahre 5 Schleppdampfer (darunter einer mit Doppelschrauben), 1 Greifbagger, 6 Frachtschiffe (dar. 1 Doppelschrauber) und mehrere Prähme fertiggestellt hat. Gegenwärtig wird beim Bau No. 115 gearbeitet.

* * *

Auf Werften in den Ver. Staaten wurden im I. Halbjahr 1092 Fahrzeuge mit 349 573 t (1214 mit 376 502 t i. V.) erbaut.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Als verbürgt wird mitgeteilt, daß neuerdings deutsche und englische Schiffe in ostasiatischen Gewässern vom Wladiwostock-Geschwader aufgebracht worden sind. »Arabia«, die zu ihnen gehört, fährt nicht unter der Flagge der Hamburg-Amerika Linie, sondern ist verchartert worden.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie dehnte ihren Dampferdienst Fiume auf Bordeaux, Rouen, Antwerpen und Rotterdam aus.

* * *

Der Norddeutsche Lloyd richtet vom November 1904 ab eine regelmäßige Verbindung zwischen Barcelona, Marseille, Neapel und Alexandrien für den Fracht- und Passagierverkehr ein.

* * *

Die Auflösung der Nord-Ostsee-Reederei ist seitens des Vorstandes beabsichtigt. Der größte Teil der Schiffe ist bereits verkauft.

* * *

Mit dem Dampfer »Gertrud Woermann« ist außer Herrn Adolf Woermann auch ein Vertreter der Reichsregierung nach Swakopmund abgegangen, um wie es heißt, zu untersuchen, bis zu welchem Grade die wiederholten Beschwerden über die ungünstige Lage der Mole in Swakopmund berechtigt sind.

* * *

Über die große Dürre in diesem Jahre, die bekanntlich schon zur Einstellung der Schiffahrt auf der Oberelbe wegen Wassermangel geführt hat, werden aus allen Gegenden Deutschlands berechtigte Klagen laut.

* * *

Veränderungen der Grenze des Elbefahrwassers haben erfordert, die schwarzen spitzen Tonnen 9 und 9/10 von ihren bisherigen Stationen nach 53° 35',04 Nord Breite und 9° 37',48 Ost Länge, beziehungsweise nach 53° 34',79 Nord Breite und 9° 38',01 Ost Länge zu verlegen. Auf ihrer neuen Liegestelle wird die Tonne 9 in 5,5 m, die Tonne 9/10 in 6 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser liegen.

* * *

Am 23. Juli sind mit dem Dampfer »Gertrud Woermann« und »Montevideo« 624 Mann Truppen, Munition und Proviant nach Deutsch Südwestafrika verschifft.

* * *

Der I. Offizier des Levante-Dampfers »Tenedos«, Herr Barber, hat die italienische Bark »San Pietro« von 35° 53' N und 15° 19' W, wo sie ohne Kapitän mit todkrankem Steuermann angetroffen wurde, nach Gibraltar gebracht.

* * *

Der auf der Heimreise von Brasilien nach Hamburg befindliche Hamburger Dampfer »Desterro«, Kapt. Timm, zur Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörend, hat im Meerbusen von Biskaya die schiffbrüchige Mannschaft des holländischen Dampfers »Moerdijk« aufgenommen und in Havre gelandet.

* * *

Dem Führer des nach Stolpmünde verkauften bisherigen Flensburger Dampfers »Forsteck«, Kapitän Kasten, ist vom schwedischen König Oskar II. in Anerkennung seiner Verdienste um die Rettung der Besatzung des schwedischen Schooners »Adwangs-Djuavik« am 14. April v. Js. ein silberner Pokal verehrt und durch den schwedischen Vize-Konsul Koepke in Stolpmünde überreicht worden.

* * *

Ausland.

Die Einnahmen des Manchester Schiffkanals stellten sich im I. Halbjahr auf 194 821 £ gegen 186 630 £ im I. Halbjahr 1903.

* * *

Durch die Eastern Telegraph Co. wird beabsichtigt einige Inseln der Azoren mit Einrichtungen drahtloser Telegraphie (System de Forest) zu versehen.

* * *

Der Hafen von Archangel, der heute nur eine Höchsttiefe von 20' hat, soll zur kommenden Schiffahrtssaison bis zu 28' ausgebaggert werden.

* * *

Das Marinedepartement des englischen Handelsamts teilt mit, daß die französische Regierung, ähnlich wie die spanische, ihr Vermessungssystem dem in England gebräuchlichen angepaßt hat und dieses bereits seit anfangs dieses Monats in Gebrauch ist.

* * *

Die seegerichtliche Untersuchung des Strandung des englischen Dampfers »Algoa« bei Pt. Bonita (San Franzisko) ergab, daß die Segelanweisungen für die Bucht von San Franzisko in Hinsicht auf Strömungen nicht ausführlich genug sind.

* * *

Der Hafen von San Nicolas (Prov. Buenos Ayres) soll bedeutend vergrößert werden. Die erste Sektion der Neuanlagen soll bis Ende November fertiggestellt sein. Die Leitung des Hafens wurde kontraktlich der Buenos Aires & Rosario Bahngesellschaft übertragen.

* * *

Seit dem 30. März sind für den Hafen Sydney neue Kaigebühren auf Grund der Sydney Harbour Trust Act von 1900 erlassen worden.

Vermischtes.

Zeitweilige Abänderung der nordatlantischen Dampferwege aufgehoben. Die Dampferlinien, welche die gleichen Routen innehalten, haben die unterm 10. Mai beschlossene Abänderung der nordatlantischen Dampferwege angesichts der jetzt geringeren Eisgefahr wieder aufgehoben und es treten daher westwärts steuernd vom 20. d. M. ab, ostwärts steuernd vom 30. d. M. ab die regulären Routen wieder in Kraft.

Prüfungswesen. Am 23. August Schifferprüfung für große Fahrt in Flensburg; am 12. September Seesteuermannsprüfung in Altona; am 26. September Seesteuermannsprüfung in Flensburg; am 17. Oktober Schifferprüfung für große Fahrt in Altona und am 12. Dezember Schiffer- und Seesteuermannsprüfung in Altona.

Haftung der Reeder. In der Vorstandsversammlung der Nordischen Schiffsreedervereinigung, die am 30. Juni in Christiania stattfand, wurde nach einer Erklärung des Schiffsreeders Torm aus Dänemark über eine an das dänische Justizministerium gerichtete Eingabe gegen die Einführung einer dänischen »Harter Act« folgende Resolution einstimmig angenommen: »Der Vorstand der Nordischen Schiffsreedervereinigung schließt sich der von der gemeinsamen Vertretung der dänischen Schiffahrt an das Justizministerium abgegebenen Erklärung gegen die Einführung von Zwangsbestimmungen betr. die Haftpflicht der Reeder an. Der Vorstand ist der Meinung, daß kein hinreichender Grund dafür vorliege, von dem sonst, vornehmlich auch in Handelskreisen streng befolgten Prinzip völliger Vertragsfreiheit abzuweichen, und er müsse es außerdem als ganz unpraktisch ansehen, daß entsprechende Gesetze allein für Skandinavien eingeführt werden.«

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Juni 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	22	41	16	48
Beschädigungen . .	380	135	289	156

Nach Flaggen geordnet gingen im Juni 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	7	italienische	1	1
britische	9	10	japanische	3	7
chinesische	1	—	russische	1	—
cubanische	1	—	norwegische	—	6
deutsche	1	1	schwedische	1	—
französische	—	5	spanische	—	4
griechische	3	—			

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 21. Juli abgehaltenen Versammlung wurden zwei Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen war von besonderem Interesse der Jahresbericht des See-Maschinisten-Kollegiums von 1891 in Hamburg. Auf der Tagesordnung standen interne Angelegenheiten.

Büchersaal.

Familien-Telegraphenschlüssel für Deutsche im Auslande von **Carl Bödicker.** Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1904. (Preis Mk. 5.—). Zweite Auflage.

Bei den hohen Kosten der Telegramme nach dem Auslande oder von dort in die Heimat ist die Verabredung bestimmter Stichworte für ganze Sätze von hervorragender Bedeutung. Das vorliegende Buch sieht für die verschiedensten Vorkommnisse des privaten und beruflichen Lebens ein Stichwort vor und ermöglicht nach einem vom Verfasser angewandten Verfahren, bis zu sechs Satzbildungen durch ein einziges Codewort auszudrücken. Diese weitgehende Ausnutzung des Codewortes ist bislang noch in keinem der Öffentlichkeit zugängigen Telegraphenschlüssel, selbst nicht solchen der Handelswelt angewandt, und es wird dem Käufer des Buches hiermit ein Vorteil geboten, der den Anschaffungspreis des Buches schon bei dem ersten Telegramm mehrfach bezahlt macht.

Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Sechster Jahrgang. Verlag von **E. S. Mittler & Sohn**, Berlin 1904. Preis Mk. 5,50.

Die Weltpolitik steht in einer Krisis, wie sie seit einem Menschenalter nicht gleich akut gewesen ist. Dem Vaterlandsfreunde, der mit offenem Auge die politischen Vorgänge verfolgt, kann es nicht entgangen sein, daß im letzten Jahre sich Ereignisse teils vorbereitet, teils vollzogen haben, die wohl geeignet sind, eine Änderung der bisherigen internationalen Kräfteverteilung und der Konstellation der Mächte zu bewirken, und durch die ein Zustand herbeigeführt worden ist, welcher die Gefahr eines allgemeinen Völkerbrandes in sich schließt. Sieht man den Dingen auf den Grund, so ist es immer wieder die auf überseeischen Interessen beruhende und von ihnen erzeugte Macht, welche den Ausgangs- und Endpunkt aller der sich überstürzenden politischen Ereignisse bildet. Diesen Verhältnissen trägt auch der neue Band des »Nauticus« in hervorragender Weise Rechnung. Unter besonderer Berücksichtigung der wichtigen Ereignisse und Erfahrungen des jüngst vergangenen Jahres bietet er eine abgerundete Übersicht der vielseitigen Fragen, welche den kriegsmaritimen, politisch-wirtschaftlichen und technischen Fortschritt betreffen und die Grundlagen unserer Seemachtentwicklung berühren. In die Gebiete, welche im einzelnen die Machtmittel der überseeischen Politik Deutschlands und anderer Staaten umfassen, führt der erste Aufsatz »Politische Rückblicke und Ausblicke«. Daran anschließend sind im Vordergrund des Interesses stehende maritim-technische Gegenstände behandelt worden: Die militärische Bewertung der Schiffsgeschwindigkeit und der heutige Stand der Unterseebootsfrage. Ein Bericht über die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr, der durch eine politische Übersichtskarte mit spezialisierenden graphischen Darstellungen erläutert wird, zeigt die Bedeutung der Hauptseewege. In den folgenden Aufsätzen kommt die letztjährige Entwicklung der Handelsflotten Deutschlands, Englands, Frankreichs und der Vereinigten Staaten zur Darstellung, sowie die großen Schwierigkeiten, mit denen Schiffahrt und Schiffbau im letzten Jahre bei uns wie bei anderen Nationen zu kämpfen hatten. Auch die jüngste Entwicklung des transatlantischen Schnelldampferbetriebes findet eine eingehende Schilderung, während ein Überblick über die Fortschritte der drahtlosen Telegraphie Gelegenheit gibt, sich über den heutigen Stand dieses Verkehrsmittels und seine Aussichten für die Zukunft zu unterrichten. Der wieder aufs sorgfältigste bearbeitete statistische Teil des Jahrbuchs ist durch Einfügung von Tabellen des Seeverkehrs in den bedeutenderen deutschen Häfen, nach Flaggen und Warengattungen geordnet, sowie von Entfernungstabellen wesentlich vervollkommnet worden. Der »Nauticus« bildet anerkanntermaßen das zuverlässigste deutsche Handbuch für alle maritimen Dinge, die den Politiker, den Journalisten und überhaupt einen jeden beschäftigen, der die Zeitereignisse und die vaterländische Geschichte mit Aufmerksamkeit verfolgt.

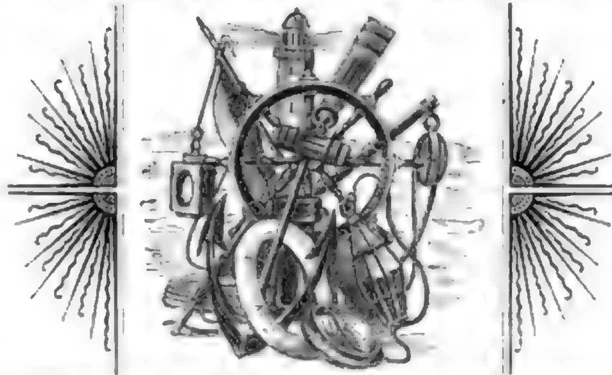
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Nachruf! Der *Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg* beklagt den Tod seines Mitgliedes Herrn Kapt. ***O. J. Wommelsdorf,*** der am 22. Juli in Hamburg gestorben ist. Ehre seinem Andenken!

Bericht der vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg eingesetzten Kommission
betreffend die
Aufhebung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung.

Im »Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg« wurde ein Antrag eingebracht, welcher dahin zielte, die Haftung der Reeder für nautische Verschulden ihrer Schiffsangestellten zu beseitigen.

Die vom Verein eingesetzte Kommission, welche sich eingehend mit dieser Materie befaßt hat, ist einstimmig zu dem Ergebnis gelangt:

1. daß die Verwirklichung dieses Antrages nur durch ein internationales Gesetz ausführbar sei. Denn es sei undenkbar, daß Deutschland mit einem in die heutigen Verhältnisse tief eingreifenden Gesetze voranginge, solange sich andere Länder vor allen England durchaus ablehnend gegen die Beseitigung der Haftpflicht der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung verhielten;
2. daß, wenn die Haftpflicht des Reeders aufgehoben wird, *unbedingt* auch die Haftpflicht des Kapitäns und anderer Schiffsangestellter sowie der Lotsen aufgehoben werden muß.

Nach dem heute geltenden Recht muß in jedem gefährlichen Betriebe der Unternehmer für den Schaden haften, der dadurch entsteht, daß dritten Personen, welche in garkeinem kontraktlichen Verhältnisse zu dem Betriebe stehen, ohne ihr Verschulden aus dem Betriebe heraus ein Schaden zugefügt wird.

Wohin würde es führen, wenn, wie es jetzt die Reederei fordert, die Eisenbahnen, die Straßenbahnen, die Fabriken, die Bergwerke usw. die Aufhebung der ihnen gesetzlich auferlegten Haftpflicht Dritten gegenüber verlangten?

Nach dem eben ausgeführten, muß in jedem Betriebe irgend Jemand haftbar sein; wenn nun der Reeder von seiner Haftpflicht befreit ist, so bleibt allein die Haftung der event. schuldigen Personen der Schiffsbesatzung übrig und in den weitaus meisten Fällen wird hier der Kapitän in Frage kommen, denn er ist fast immer mehr oder weniger beteiligt an dem betreffenden Vorfall, für jedes noch so unbedeutende Versehen muß er ja einstehen.

Die Befürworter der Beseitigung der Haftpflicht des Reeders aus Kollisionen führen u. a. an, daß die Haftung des Kapitäns jetzt schon gesetzlich bestehe, daß aber, soweit bekannt, noch niemals auf diese Haftung zurückgegriffen sei, demnach anzunehmen sei, daß nach der Änderung des Gesetzes auf diese Haftung nicht zurückgegriffen würde. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß es wohl Niemandem einfallen wird, sich wegen seiner Schadenansprüche an den wirtschaftlich Schwächeren zu halten, solange noch etwas von dem wirtschaftlich Stärkeren zu erhoffen ist.

Wer bürgt dem Kapitän dafür, wenn die Haftung des Reeders gefallen ist, daß nun nicht die Besitzer oder Interessenten der beschädigten Sache, ihn für den angerichteten Schaden verantwortlich machen, ganz besonders, wenn der Schaden in solchen Grenzen liegt, daß anzunehmen ist, der Kapitän sei in der Lage, ihn zu ersetzen?

(Schluß folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 32. Hamburg, den 6. August. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

»Letzte Nachricht« bei der Verschollenheitsfrist.

Was gilt als letzte Nachricht im Sinne des § 863 H. G. B., um von ihrem Termin ab die im § 862 näher bezeichnete Verschollenheitsfrist berechnen zu können? Eine Streitfrage, die in letzter Zeit aufgetaucht ist und an deren Beantwortung ein Reeder sowie die Hinterbliebenen der Mannschaft seines Schiffes Interesse haben. Allerdings ein widerstreitendes, handelt es sich doch darum, ob die nach § 52 der Seemannsordnung zu zahlende Heuer entweder vom Datum des Abgangs aus dem letzten Hafen oder von einem Tage ab gerechnet wird, an dem eine Boje (Korkring) und eine Spier des Schiffes auf See schwimmend von einem anderen Schiffe angetroffen wurden. Zwischen beiden Terminen liegt eine Zeitspanne von beinahe drei Monaten. Gilt die Meldung vom Sichten der Boje und Spier als letzte Nachricht vom Schiffe, dann erhalten die Hinterbliebenen der Besatzung deren Heuer (unter Hinzurechnung eines halben Monats § 53 S.-O) drei Monate länger, als wenn die Anschauung des Reeders richtig ist. — Uns scheint hier eine Frage vorzuliegen, über die bisher die Ansichten ungenügend geklärt sind. Wenn § 863 sagt:

> »Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tage an berechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind jedoch seit dessen Abgange Nachrichten von ihm angelangt, so wird von dem Tage an, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche maßgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkte, an welchem es sich nach sicherer Nachricht zuletzt befunden hat, abgegangen wäre«,

— dann wird man aus dem Vordersatz des zweiten Satzes die Meldung über das Gesichtetsein von Inventarstücken eines Schiffes noch nicht als eine Nachricht auffassen, die vom Schiffe angelangt ist. Unter einer solchen Vorstellung würden wir verstehen, wenn das Schiff selbst, einerlei in welchem Zustande, gesichtet worden wäre. Denselben Standpunkt scheint E. Löwe in seinem Kommentar zum Handelsgesetzbuch einzunehmen, wenn er sagt: »Die Fassung des § 863 berücksichtigt auch die Begegnungen auf hoher See«. Gegen diese Auslegung des § 863 sprechen nun aber die Schlußworte des zweiten Satzes, wonach diejenige Frist berechnet wird, »welche maßgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkte, an welchem es sich nach sicherer Nachricht zuletzt befunden hat, abgegangen wäre«. Ohne Zweifel hat sich aber das Schiff zu irgend einer Zeit an der Stelle oder in deren unmittelbaren Nähe aufgehalten, an der Boje und Spiere gefunden worden sind. Allerdings ließe sich auch hier einwenden, daß die beiden Inventarstücke des Schiffes, als sie gesichtet wurden, weit ab von dem Ort entfernt gewesen sein können, an dem s. Zt. das Schiff war. Diese Auffassung, weil man ohne Zwang nicht zu ihr zu gelangen vermag, wird der Gesetzgeber aber nicht gehabt haben. Immerhin bedarf die Angelegenheit noch näherer Erörterung, unsere Ausführungen sollten auch nur die Aufmerksamkeit juristischer Kreise wachrufen.

* * *

Als Folge der Katastrophe des Dampfers »General Scolum«

sind die unter dem Namen »excursion steamers« bekannten Fluß- und Revierpassagierboote sowohl in New-York wie in anderen Häfen der Ostküste einer strengen Untersuchung unterzogen worden. Und zwar mit dem Ergebnis, daß die erlaubte Höchstzahl von Passagieren, die an Bord genommen werden darf, bei einigen Fahrzeugen um 200 vermindert worden ist. Es ist eine betrübende, in allen Ländern wiederkehrende Erscheinung, daß im Betriebe der Binnenschiffahrt immer erst Unglücksfälle passieren müssen, ehe die Behörden den Einrichtungen der in dieser Fahrt beschäftigten Fahrzeuge eine Aufmerksamkeit schenken, wie sie verlangt werden muß. Im Gegensatz hierzu klagen die Reeder und insbesondere die Kapitäne in der großen Fahrt (nicht nur bei uns) über die ununterbrochene Kontrolle und die fortwährenden Inspizierungen, denen Seeschiffe unterworfen sind. Was auf der einen Seite vernachlässigt wird, geschieht auf der anderen im Übermaß. Eine englische Zeitschrift bedauert, daß die englischen Behörden aus der New-Yorker Katastrophe nicht den Schluß gezogen haben, die englischen Flußpassagierboote einer näheren Inspektion zu unterziehen, obgleich der Regierung die Ausübung dieser Pflicht durch Interpellation im Unterhause nahe gelegt worden war. Wenn dasselbe Blatt dann, indem es den Londoner Booten ein gutes Zeugnis ausstellt, sagt: »but London is not the only place whence sail the »daily« passenger craft« dann können wir ihm in Sinne, wie die Bemerkung aufzufassen ist, nur Recht geben.

* * *

Die Beschlüsse der internationalen Segelschiffsreeder-Vereinigung

haben, als sie in San Franzisko bekannt wurden, eine Aufregung unter Exporteuren hervorgerufen, wie sie lange nicht beobachtet worden ist. Als ob die Grundpfeiler der ganzen Republik in Gefahr waren, umzustürzen, so wurde gewehklagt, gezetert und geschimpft. Auch gedroht, daß unter solchen Raten Geschäftsabschlüsse für Segler überhaupt ausgeschlossen seien und daß Dampfer aufgefordert werden würden, »to enter the business«. Nachdem sich der erste Sturm etwas gelegt hatte, wurde, der Wunsch als Vater des Gedankens, die Hoffnung ausgesprochen, daß die französischen Reeder abspringen und zu alten Sätzen wieder Fracht annehmen würden. Als auch dieser Anker nicht mehr hielt, wurde der Ruf nach Subsidien für die amerikanische Handelsflotte laut, um immer deutlicher zu erschallen, damit er als Schlagwort für die bevorstehende Präsidentenwahl der republikanischen Platform einverleibt werden kann. Angesichts dieses Gebahrens, fragt der San Franzisko-Berichterstatter des »Fairplay«: ob das Vorgeben der Segelschiffs-Vereinigung nicht auch als Bruch der Monroe-Doktrin aufgefaßt werden könne?! Im Lande der Trusts und Kartelle Empörung über die Mitglieder einer Vereinigung, die, um sich durch gegenseitige Unterbietungen vor Schaden, ja in letzter Linie vor dem wirtschaftlichen Ruin zu bewahren, den Willen kundgibt, den Eintritt solcher Möglichkeiten zu verhüten? Unfreiwillige Komik.

* * *

Schiffe von 20 und mehr Meilen Fahrt

zählte die Welthandelsflotte am 30. Juni d. J. 64. Davon 18 in der Ozeanfahrt und 45 als Passagierboote in europäischen Gewässern. Lloyds Register stellt diese Tatsache in seiner letzten hier schon besprochenen Veröffentlichung fest, ebenso wie dort bekannt gegeben wird, daß sich die Anzahl dieser Schnellläufer in sechs Jahren um 21, darunter sechs Ozeandampfer, vermehrt hat. Von den 18 Schiffen in transatlantischer Fahrt führten 7 (6 in 1898) die englische, 5 (2) die deutsche, 4 (4) die amerikanische und 2 (0) die französische Flagge. Die »Shipping Gazette«, welche feststellt, daß unter den 45 Passagierbooten in europäischer Fahrt 31 englische sind, meint: »It seems somewhat of a paradox that, while we more than hold our own in the speed of short voyage steamers, we should have been content to concede the blue ribbon of the Atlantic«. Aber das Blatt sucht sich dadurch zu trösten, daß Großbritannien »as it ought to be« im Turbinenschiffsbau die erste Rolle spielt. Auf die beiden neuen Cunarder mit Turbineneinrichtung wird ein Wechsel auf die Zukunft ausgestellt. Sie sollen das »blaue Band« wieder holen. Werden sie es können? Unsere Schiffbauautoritäten stehen der Turbinenfrage ja noch immer skeptisch gegenüber.

Über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal

(1./4. 1903 bis 31./3. 1904)

gibt das neueste Vierteljahrsheft der Statistik des Deutschen Reiches zahlenmäßig Aufschluß. Bis ins einzelne gegliedert nach Gesamtverkehr, Durchgangsverkehr, Nationalität der Schiffe, ihren Herkunfts- und Bestimmungsländern, ihrer Ladung und der von ihnen gezahlten Gebühren. Diesen statistischen Angaben folgt später, gewöhnlich im Herbst, der Jahresbericht der Kanalverwaltung. Da wir ihn dann eingehender besprechen, beschränken wir uns diesmal auf das Herausgreifen einzelner Zahlen. An einem Gesamtverkehr von 32 038 Schiffen mit 4 990 287 t N.-R. (32 010 mit

4 573 834 im Vorjahre) waren 13 943 Dampfer mit 3 894 309 t (14 289 mit 3 586 358), 15 341 Segler mit 555 608 t (14 950 mit 531 871) und 2754 Leichter und Schuten mit 540 370 (2771 mit 455 605) t N.-R. beteiligt. Bemerkenswert ist hierbei die nicht unbedeutende Zunahme des Raumgehalts an Leichtern und Schuten unter gleichzeitiger Abnahme ihrer Anzahl. Gegenüber einer Erhöhung der Durchschnittsgröße, wie sie unter dieser Kategorie von Fahrzeugen eingetreten ist, von 164 t auf 196, ist die Zunahme der Dampferdurchschnittsgröße, von 251 auf 279, verschwindend, allerdings immer noch wesentlich gegenüber dem mittleren Seglerraumgehalt, der von 35 auf 36 t gestiegen ist. Die aufgezählten Faktoren nehmen beim Durchgangsverkehr, auf den es ja vorzugsweise ankommt, ein anderes Gesicht an. Hier ist der Verkehr durch Dampfer und ihrer Durchschnittsgröße von 3 298 220 auf 3 644 413 bezw. von 354 auf 372 t N.-R. gestiegen, im Gegensatz zu den Seglern, deren mittlere Größe unverändert, 42 t, geblieben ist, während ihre Beteiligung am Verkehr von 357 511 auf 349 029 zurückging. Auffallend ist dagegen die Zunahme der Leichter und Schuten nach Anzahl und Raumgehalt, nämlich von 1220 mit 362 762 t auf 1638 mit 477 969 t. Hieraus geht hervor, daß hier, im Gegensatz zum Gesamtverkehr ihre Durchschnittsgröße gefallen ist, und zwar von 297 auf 291 t. In der Rubrik, die über die Verteilung der Schiffe nach Größenklassen Aufschluß gibt, soll uns nur der Durchgangsverkehr beschäftigen. Wir beobachten ein beträchtliches Wachstum der Dampfer über 1500 t R., 186 gegen 147 t R., sowie überhaupt eine Zunahme von 300 (2917 auf 3201) Dampfern über 400 t R. Dagegen in dieser Größenklasse unter Seglern eine Abnahme von 2 (18 auf 16) und unter Leichtern eine Zunahme von 28 (302 auf 330). Nach Flaggen geordnet ist die deutsche mit 26 969 (83,33 pCt.) Fahrzeugen zu 2 954 247 (59,2 pCt.) gegen 84,89 pCt. bezw. 62,36 im Vorjahre, sowohl nach Anzahl wie nach Raumgehalt der Schiffe bei weitem am stärksten am Kanalverkehr beteiligt. Ihr folgt, prozentual ausgedrückt, soweit der Raumgehalt in Betracht kommt, die dänische mit 10,17 pCt. (8,95 i. V.), dann die britische mit 9,01 (8,36), die russische mit 6,35 (4,15), die schwedische mit 5,69 (5,78), die holländische mit 5,54 (5,97), die norwegische mit 3,32 (3,39) etc. Nächst der Nationalität der Schiffe ist für ein Urteil über den Kanalverkehr die Kenntnis der Häfen von Wichtigkeit, von denen die am Verkehr beteiligten Schiffe kommen und wo sie hingehen. Um den Überblick zu erleichtern, hat die Kanalverwaltung bekanntlich nicht einzelne Hafenstädte, sondern Gruppen von Häfen aufgezählt. Darnach waren als Herkunftsländer (Richtung Brunsbüttel-Holtenau) beteiligt: deutsche Nordseehäfen (außer Elbhäfen) mit 295 935 t (250 752), Elbhäfen mit 893 386 (811 275), britische mit 380 981 (345 595), holländische, belgische und Rheinhäfen mit 270 658 (261 058) französische mit 20 024 (9835), andere westliche und südliche mit 163 495 (130 682), Häfen des Kanals und der Obereider 127 623 (134 932) und Häfen der Untereider mit 15 356 t N.-R. (15 433). Nach seinen Bestimmungsländern verteilte sich der Schiffsverkehr auf deutsche Ostseehäfen mit 827 088 t N.-R. (778 023), auf russische Häfen mit 564 968 (482 907), auf schwedische mit 262 637 (260 531), auf norwegische 12 991 (12 352), auf dänische mit 311 798 (234 191), auf Häfen des Kanals und der Obereider mit 169 784 (176 936) und auf Häfen der Untereider mit 7311 (3918) t N.-R. In umgekehrter Richtung (Holtenau-Brunsbüttel) zeigten, nach Herkunftsländern, die deutschen Ostseehäfen eine Zunahme von ca. 70 000 t, die russischen von 56 000, die schwedischen von 64 000, die norwegischen von 1100, die dänischen von 34 000 und die Häfen der Untereider von 40 t, gegenüber einer Abnahme von 13 000 bei den Häfen des Kanals und der Obereider. Nach Bestimmungsländern ist folgende Verkehrsverschiebung von 1902 auf 1903 zu beobachten. Zunahme bei deutschen Nordseehäfen (außer Elbhäfen) um ca. 33 000 t N.-R., Elbhäfen um 98 000, britischen Häfen um 97 000, französischen um 21 000, anderen westlichen und südlichen um 8000 und Häfen der Untereider um 350 t; Abnahme: bei holländischen, belgischen und Rheinhäfen um 36 000 t. Häfen des Kanals und der Obereider um 14 000 t N.-R. Aus dieser Zusammenstellung über die beiden letzten Jahre geht im Allgemeinen eine Zunahme des Fernverkehrs und eine Stagnation, in einigen Fällen sogar eine Abnahme des Nahverkehrs hervor, wie auch ferner eine Ausbreitung des Kanalverkehrs nach westlichen und östlichen Ländern, die der Verkehrszunahme nach den Elbe- und Ostseehäfen mehr Stand hält, als es in den ersten Jahren nach Eröffnung des Kanals der Fall war. Ebenso, ein erfreuliches Zeichen für die ständig wachsende Bedeutung des Kanals als Seeverkehrstraße im Auslande, wie die Zunahme der Größenverhältnisse der am Verkehr beteiligten Dampfer und Leichter. Mit zunehmendem Verkehr sind natürlich auch die Einnahmen der Kanalverwaltung gewachsen. Während im Berichtsjahr 1902 die eingenommenen Gebühren insgesamt Mk. 2 217 483 ausmachten, betrugen sie im letzten Mk. 2 414 498. Hiervon zahlten die Dampfer Mk. 1 788 205, die Segler Mk. 348 217 und die Leichter Mk. 278 075.

Unsichtbare Feinde des Seemanns (Wachdienst der Schiffsoffiziere).

Von Kapt. E. M., Danzig.

Über dem Tempel Pallas Athene stand: »Erkenne Dich selbst«. Diese an sich unbedeutenden aber inhaltsschweren Worte, mit denen die alten Griechen das Portal des Tempels ihrer Weisheitsgöttin schmückten, könnte man so manchen Biedermann ins Stammbuch schreiben, der voll geschwollener Selbstüberhebung vergißt, daß die einzige Möglichkeit für die Entwicklung eines gesunden Fortschritts in der objektiven Beurteilung bestehender Mißstände liegt.

Es ist gewiß herrlich und erhebend, wenn von kompetenter Seite ein Loblied auf die Tüchtigkeit des deutschen Seemanns gesungen wird, denn wir haben allerdings volle und berechtigte Ursache mit den geradezu glänzenden Erfolgen der letzten Jahrzehnte zufrieden zu sein. Wir sollten aber trotz alledem nicht vergessen, daß es noch eine Menge Unvollkommenheiten gibt, die zu beseitigen oder auf ein Minimum zu reduzieren, unsere vornehmste Aufgabe sein muß.

Als die Frage über die Notwendigkeit eines Eingreifens der Behörden in die Regelung des Wachdienstes der Schiffsoffiziere in der Öffentlichkeit auftauchte und in den kompetenten nautischen Kreisen zur Diskussion gelangte, begnügten sich leider einige Herren aus unerklärlichen Gründen damit, diese wichtige Angelegenheit mit einigen, mit viel Gefühl und Wellenschlag vorgetragenen Phrasen abzuschieben und auf diese Art einen großen Teil der Fachkreise, denen die Verhältnisse auf den für eine solche Maßnahme in Betracht kommenden Schiffen unbekannt sind, über die wahren Tatsachen hinwegzutäuschen. — Das ist im Interesse unseres Berufs sehr bedauerlich.

Tatsächlich sind durch die Seeamtsverhandlungen eine recht große Anzahl außerordentlich lehrreicher Fälle in die Öffentlichkeit gedrungen, welche darauf schließen lassen, daß die Handhabung des Wachdienstes auf manchen Schiffen nicht eine derartige ist, wie es im Interesse der allgemeinen Sicherheit notwendig wäre. — Das ist selbstredend ein großer Übelstand, dem auf diese oder jene Art abzuhelfen sehr angebracht erscheint. Ob es aber das richtige ist, durch rigorose Gesetzesparagraphen dieses anstrebenswerte Ziel zu erreichen, dürfte wohl sehr zweifelhaft sein.

Große und von den idealsten Prinzipien geleitete Gesellschaften wie die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd haben allerdings diese wichtige Frage brevi manu dadurch erledigt, daß sie für ihren gesamten Betrieb einheitliche Vorschriften erlassen haben, welche an Präzision nichts zu wünschen übrig lassen und individuelle Auffassungen der einzelnen Schiffsleitungen praktisch unmöglich machen. Daß bei allen Kriegsmarinen zivilisierter Nationen Vorschriften über den Wachdienst existieren, ist allgemein bekannt und auch selbstverständlich. — Kein normal denkender Mensch wird auf den absurden Gedanken kommen, in diesen Vorschriften ein Mißtrauensvotum, oder eine Degradation der betreffenden Schiffsleitungen zu erblicken. Die beteiligten Kreise sind sich darüber klar, daß diese Vorschriften, welche den in der Praxis gesammelten Erfahrungen ihre Entstehung verdanken, eiserner Notwendigkeit entsprechen, und werden eher danach streben, dieselben zu vervollkommnen.

An Bord der kleinen Frachtdampfer und der sogenannten Tramps liegen die Verhältnisse jedoch so wesentlich anders, als beim Lloyd oder der Packetfahrt, daß es in der überwiegenden Mehrzahl von Fällen kaum möglich sein würde, derartig scharf präzisierte Vorschriften in praxi durchzuführen. Wollte man daher Gesetzesparagraphen zwecks Regelung des Wachdienstes der Schiffsoffiziere konstruieren, so müßte den Verhältnissen an Bord solcher Schiffe in intelligenter Weise Rechnung getragen werden. Das dürfte bei der außerordentlichen Verschiedenheit der einzelnen Betriebe schwierig, wenn nicht gänzlich unmöglich sein. Wollte man daher überhaupt ein Gesetz schaffen, so könnte es nur ein ganz allgemeines sein, welches die Individualität der einzelnen Schiffsbetriebe, sowie den häufig sehr verschiedenen Grad von Intelligenz der Schiffsführer und des ihnen unterstellten Offizierspersonals genügend berücksichtigt.

Ein solches existiert eigentlich bereits durch die allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, denn es ist doch ganz selbstverständlich, daß eine ordnungsmäßige Regelung des Wachdienstes zu den Pflichten des Schiffsführers gehört. *Wer diese Pflicht mangelhaft erfüllt oder wem es an Intelligenz fehlt, dieselbe vom richtigen Standpunkte aufzufassen, der besitzt zweifellos nicht die Eigenschaften, die man von einem deutschen Kapitän zu erwarten berechtigt ist und ist unwürdig diesem vornehmen Stande anzugehören.*

Es käme daher nicht darauf an, ein neues kompliziertes Gesetz zu schaffen, denn solche haben wir leider Gottes bereits mehr als der gesunden Weiterentwickelung unserer Schiffahrt dienlich ist, *sondern es handelt sich um eine schärfere Interpretion eines bereits bestehenden.*

Es gibt eine Kategorie von Menschen, welche es lieben, die Verantwortung für ihre eigenen Unterlassungssünden anderen Leuten in die Schuhe zu schieben. Das sind schwache Charaktere, welche

nicht genügend Standesbewußtsein besitzen. Darum muß es wohl im höchsten Grade unangenehm berühren, wenn aus den Kreisen der Schiffsoffiziere Stimmen lautbar werden, welche die Reeder dafür verantwortlich zu machen suchen, wenn der Seemann seine Pflicht vernachlässigt. Es ist gewiß sonnenklar, daß der Reeder seine Schiffe nicht zum Vergnügen auf See fahren lassen, sondern damit Geld verdienen will. Es liegt daher dem Schreiber dieser Zeilen durchaus fern die Reeder mit einem Glorienschein von Idealismus umgeben zu wollen. Dieselben sind einfach Kaufleute und die Schiffahrt ist ihr Geschäft. Von diesem nüchternen Standpunkt aus betrachtet erscheint es aber eine geradezu hirnverbrannte Idee, daß es in ihrem Interesse liegen könnte, daß ihr Hab und Gut, und in den meisten Fällen auch ihr guter Ruf in der blödsinnigsten und leichtsinnigsten Weise aufs Spiel gesetzt wird — und das geschieht zweifellos, wenn es von der Schiffsleitung geduldet wird, daß das Schiff von einem Menschen geführt wird, dem das Straßenrecht auf See, sowie die einfachsten Regeln sachgemäßer Navigierung böhmische Dörfer sind — oder was noch schlimmer ist, wenn dasselbe sich gänzlich führerlos auf See herumtreibt — eine drohende Gefahr für sich und andere, die darauf angewiesen sind, sich auf das Ehrgefühl ihrer Kameraden zu verlassen. Die Reeder sind es daher zweifellos nicht, welche durch ihre Auffassung den wachhabenden Offizier dazu zwingen, die Brücke zu verlassen und mit Pinsel und Besen zu hantieren — so dumm sind diese in der Regel hochintelligenten Leute nicht.

Ein sehr lehrreicher Fall ist die Strandung des Dampfers »Mathilde« auf Black Rock in der Malacca-Straße. Der Verfasser hat den Vorzug die Verhältnisse sowohl an der chinesischen Küste im allgemeinen, als auch speziell bei der in Frage kommenden Reederei aus eigener Anschauung zu kennen. Es ist allerdings richtig, daß die besagte Reederei häufig Schwierigkeiten hat, einen »geeigneten« zweiten Steuermann dort zu bekommen und daher gezwungen ist zu dulden, daß ein sog. »erfahrener Bootsmann« als solcher fungiert. Daß es aber an der chinesischen Küste »allgemeiner Brauch« sei, einem solchen Menschen eine selbständige Wache anzuvertrauen — dazu noch obenein in einem sehr gefährlichen Fahrwasser, ist doch wohl nicht ganz ernst zu nehmen. Wäre es aber der Fall, dann muß man sich wirklich wundern, daß sich das Flensburger Seeamt nicht veranlaßt gesehen hat, durch einen schärferen Spruch derartig haarsträubenden Zuständen ein Ende zu bereiten. — Das würde mehr nützen als alle Diskussionen in nautischen Vereinen.

Wenn eine Anzahl kleinerer Reedereien davon Abstand nimmt, ihren Kapitänen Instruktionen über die Handhabung des Wachdienstes an Bord ihrer Schiffe zu erteilen, so ist dies wohl sehr erklärlich. Die großen Reedereien verfügen in ihren Bureaux über aus ihren aktiven Kapitänen hervorgegangene nautische Experts, die den Betrieb der Gesellschaft genau kennen und daher sehr wohl in der Lage sind ein sachgemäßes und klares Urteil zu fällen. Wenn aber ein Kaufmann, der von der eigentlichen Seefahrt wenig oder garnichts versteht, riskieren wollte seinen Kapitänen darüber Vorschriften zu machen, wie sie sich auf See zu verhalten haben, so wäre das unklug wenn nicht arrogant zu nennen. Einsichtige Reeder, denen der Kapitän noch immer mit Recht als der erste und vornehmste Beamte gilt, werden sich hüten so etwas zu tun, und damit das gute Einvernehmen und absolute Vertrauensverhältnis zu zerstören, welches zum Segen unseres Handels zwischen Schiffer und Kaufmann bisher bestanden hat und in der überwiegenden Mehrzahl von Fällen Gott sei Dank noch besteht.

Es muß also daran festgehalten werden, daß der Kapitän das Recht behalten muß, selbständig zu disponieren. *Die Schiffahrt ist ein freies Gewerbe und darf nicht durch alle möglichen Spezialvorschriften in spanische Mäntelchen eingeschnürt und erstickt werden.*

Es kommen jedoch bei der Schiffahrt eine solche Menge Interessenten in Betracht, welche alle in Mitleidenschaft gezogen werden, wenn der Schiffsführer sein verantwortungsvolles Amt nicht richtig verwaltet, daß es wohl angebracht wäre die Möglichkeiten einer Kontrolle zu schärfen ohne dabei die Rechte der einzelnen oder des ganzen Standes irgendwie zu präjudizieren.

Für die vorliegende Frage der sachgemäßen Regelung des Wachdienstes dürfte es daher zweckmäßig sein, die Einführung eines sog. Befehls- oder Order-Buchs obligatorisch zu machen. Der Kapitän müßte verpflichtet sein, die Befehle, welche er seinen Offizieren in Bezug auf die Schiffsleitung erteilt, dort schriftlich niederzulegen und sich von diesen unterschreiben zu lassen, und zwar nicht nur generell, d. h. Befehle, die ein für alle Mal Gültigkeit haben, sondern auf jeden Tag bezw. jede Wache von Fall zu Fall; jede Änderung seiner Dispositionen. Wenn dies regelmäßig geschieht, so würde der Inhalt des Order-Buchs geeignet sein, ein sehr klares und anschauliches Bild sowohl über die Intelligenz und die Fähigkeiten des betreffenden Kapitäns, als auch über die ganze Art und Weise der Schiffsleitung zu gestatten.

Für Seeamtsverhandlungen würde es das wertvollste Beweismaterial liefern, denn »was man schwarz auf weiß besitzt, kann man getrost nach Hause tragen«. Mit allgemeinem Brauch, Mode und dergl. Redensarten würde dann Niemand mehr kommen können.

Kapitäne, die ihre Stellung richtig auffassen, würden eine solche Maßnahme nur mit Freuden begrüßen können, denn der Inhalt des Order-Buchs müßte doch zweifellos zu ihrer Entlastung dienen, wohingegen solche, die der allgemeinen Sicherheit zum Schaden die See unsicher machen, dann gezwungen wären, in ihrer ganzen Geistesgröße leuchtend, vor dem Forum der Gerechtigkeit zu erscheinen.

Der Verfasser hatte vielfach Gelegenheit die Zweckmäßigkeit des Order-Buch in der Praxis zu erproben und dabei stets gefunden, daß sich dasselbe glänzend bewährt hat, weil dadurch die Gefahr, daß Befehle falsch aufgefaßt oder mißverstanden werden, auf ein Minimum reduziert wird; insbesondere wenn die generellen Orders präzise genug sind, um die mitverantwortlichen Offiziere zu einer scharfen Kontrolle und Vorsicht zu zwingen.

(Schluß folgt.)

Vorschußnote kein Inhaberpapier.

Diese wichtige Entscheidung ist von der Zivilkammer VIII. des hamburgischen Landgerichts in einem Prozeß zwischen dem Inhaber einer Heuernote und einer hamburgischen Reederei gefällt worden. Im Gegensatz zum Amtsgericht, das zum Schluß seiner Gründe ausgeführt hat, daß die Heuernote ein Inhaberpapier sei und Kläger als Inhaber den dolus seines Vormannes nicht gegen sich gelten zu lassen brauche. Ebenso begründet Kläger seinen Anspruch damit, daß er Inhaber der Heuernote sei und als solcher Zahlung von der Beklagten verlangen könne. Wenn dieser Standpunkt richtig wäre, dann müßte die Klage ohne weiteres abgewiesen werden. Denn nach § 795 B. G. B. dürfen im Inlande ausgestellte Schuldverschreibungen auf den Inhaber in denen, wie hier, die Zahlung einer bestimmten Geldsumme versprochen wird, nur mit staatlicher Genehmigung in den Verkehr gebracht werden; und nach Abs. 3 dieses Paragraphen ist eine ohne staatliche Genehmigung in den Verkehr gelangte Schuldverschreibung nichtig. Sie begründet nur Schadensersatzansprüche des Inhabers gegen den Aussteller und solche sind nicht geltend gemacht.

Die Heuernote ist aber kein Inhaberpapier. Sie lautet:

»Anweisung für Vorschuß an den Trimmer Wolski.

Nach Abgang des Dampfers »Totmes« zahlen wir an Vorzeiger dieser Anweisung Mark fünf und sechzig.«

Es ist also in der ersten Reihe der Note der Gläubiger in der Person des W. benannt. Der nachfolgende Satz enthält dann die Bestimmung, daß die in der Note versprochene Leistung an jeden Inhaber bewirkt werden kann. Daraus ergibt sich, daß es sich um ein qualifiziertes Legitimationspapier handelt, dessen Voraussetzungen und Wirkungen im § 808 B. G. B. näher bestimmt sind. Hier heißt es aber:

»Der Inhaber ist nicht berechtigt, die Leistung zu verlangen.«

Man kann über die Tragweite dieses Satzes nach der Richtung streiten, ob er von Amtswegen zu berücksichtigen ist in dem Sinne, daß selbst bei Versäumnis des Schuldners der Inhaber eines solchen Legitimationspapieres abzuweisen ist, oder ob er nur auf Einwand des Schuldners anzuwenden ist. Dieser Streit braucht aber jetzt nicht entschieden zu werden. Denn Beklagte hat die *Zahlung der Note verweigert und zwar nicht bloß aus formellen Gründen, sondern auch wegen Dolus des klägerischen Vormannes;* sie hat sich also auf den Standpunkt gestellt, daß sie nicht zur Zahlung verpflichtet sei, und das entspricht dem Grundsatze des § 808 B. G. B. Die Klage ist daher, ohne daß es auf die weiteren Fragen ankommt, wegen mangelnder Sachlegitimation des Klägers abzuweisen und dementsprechend unter Berücksichtigung des § 91 Z. P. O. der Berufung stattzugeben.

Über diese Auffassung des Landgerichts schreibt uns Herr *Rechtsanwalt Dr. Ehlers, Hamburg:*

»Durch dieses Urteil wird die Heuernotenfrage in ein völlig neues Licht gebracht. Ich halte die Begründung für richtig und überzeugend. Man braucht deswegen noch nicht anzunehmen, daß die Heuernoten ganz unwirksam sind, sondern weil sie als Inhaberpapiere nichtig sind und nicht anzunehmen ist, daß die Parteien etwas Nichtiges gewollt haben, so sind sie eben garnicht als Inhaberpapiere zu betrachten, sondern lediglich als Zahlungsversprechen an den Schiffsmann. Die Rechte aus diesem Zahlungsversprechen kann der Seemann auch auf Dritte übertragen, indem er diesen die Heuernote aushändigt. Nur erwerben die Dritte bei diesem Vorgang keine eigenen Rechte, sondern sie müssen sich alle Einreden, die der Reeder gegen den Schiffsmann hat, entgegenhalten lassen. Das ist aber auch zweifellos der allein gesunde und vernünftige Rechtszustand.«

Zu „Anweisungen auf verdiente Heuer“.

Hierzu wird uns aus Hamburg geschrieben:

Durch landgerichtliche Urteile vom 11. Juni und 9. Juli d. J. ist *rechtskräftig entschieden worden,* nachdem vorher das Amtsgericht gerade entgegengesetzt geurteilt hatte, daß Anweisungen auf verdiente Heuer, welche der Vertreter einer hiesigen Reederei anmusternden Seeleuten bei der Anmusterung einhändigte, im Sinne des § 48 der Seemannsordnung als Vorschuß gelten, und daß wenn auch der betreffende Seemann vor Abverdienung dieses Vorschusses desertiert oder stirbt, der volle Betrag dieser Anweisung an den Inhaber derselben auszuzahlen ist, auch wenn das Gegenteil vereinbart war.

Eine Ungerechtigkeit, die das Gesetz dem Reeder auferlegt, und die andererseits nur dazu dient, Desertionen der Mannschaft zu veranlassen und zu befördern.

Das Landgericht äußert sich in der Begründung dieser Urteile u. a. folgendermaßen:

»Es soll dem Seemann ermöglicht werden mit Hilfe der Anweisung sich bares Geld zu verschaffen zum Ankauf von Ausrüstungsgegenständen etc., sich also einen Vorschuß zu besorgen.

Weil nun bei Vorschußzahlungen nicht der Seemann, sondern der Zahlende die Wahl zwischen den beiden Zahlungsarten hat, also zur Hingabe von Bargeld nicht verpflichtet ist, sondern eine Anweisung geben darf, *der Seemann aber vorher Geld braucht* und den *Dienst ohne Zahlung nicht antreten kann,* so bekommt er die Anweisung, um sich Geld auf sie zu verschaffen.

Wenn Zahlung erst erfolgte, nachdem die Heuer verdient

ist, so würde sich der Seemann nicht zur Reise ausrüsten können und es *würde schwerlich ein Seemann anmustern*, wenn er nicht *vorher Geld* oder eine gleichbedeutende Anweisung erhielte.

Im Hinblick auf diese Sachlage hat die Beklagte auch offenbar ihre Anweisung vor Abverdienung der Heuer hingegeben.«

Zu obigem Urteil nebst Begründung ist zu bemerken:

Den Ausstellern dieser Anweisungen hat es gänzlich fern gelegen, den betreffenden Angemusterten mit Übergabe dieser Anweisungen *einen Vorschuß* zu bewilligen; die Absicht war die, den Angehörigen der Leute in gleicher Weise wie durch *einen Ziehschein* die erste verdiente Monatsgage zukommen lassen.

Die Aussteller der Anweisung sind entgegen der Annahme des Landgerichtes der vollen Überzeugung, daß gerade Segelschiffsmatrosen am wenigsten eines Vorschusses bedürfen, weil sie wie kein anderer in der Lage sind ihre Neuausrüstung von dem Einkommen der letzten Reise zu bestreiten, ehe sie an sonstige, weniger notwendige Ausgaben herangehen; davon, daß sich der Seemann nicht zur Reise ausrüsten könne, wenn er nicht vorher Geld erhielte, kann, im allgemeinen gesprochen, keine Rede sein.

Tatsächlich handeln heute die meisten unserer Segelschiffs-Matrosen auch wie oben, und eben diese werden von den Reedereien, die ihr eigenes Heuerbureau oder Vertreter haben, bevorzugt bei der Anmusterung, denn jeder strebt danach ordentliche Leute an Bord seiner Schiffe zu erhalten, denen er auch dann gern entsprechende Vorteile zu teil werden lassen kann.

Einer dieser Vorteile war die Ausgabe obiger Anweisungen; da jedoch das Landgericht die Aufhebung der Vertragsfreiheit durch die Seemannsordnung auch auf diesen Fall ausdehnt, so kann niemand den Ausstellern obiger Anweisungen verdenken, wenn sie, um nicht stets einen Teil solcher gutwillig im Voraus angewiesenen Gelder durch Desertion einiger Leute zu verlieren, fernerhin auch von der Ausstellung solcher Scheine Abstand nehmen.

Die Annahme des Landgerichtes, es würde schwerlich ein Seemann anmustern, wenn er nicht vorher Geld oder eine gleichbedeutende Anweisung erhielte, ist nicht ganz den Tatsachen entsprechend.

Alle Reedereien, welche auf Grund des oben angeführten ihre Leute ohne jeden Vorschuß anmustern, erzielen tatsächlich dadurch, daß sie fast nur gute und ordentliche Leute erhalten.

Nach richtiger Erwägung der Umstände und heutigen Gesetze wird Niemand den Reedereien einen Vorwurf daraus machen können, wenn dieselben von der Ausgabe eines Vorschusses bei der Anmusterung überhaupt absehen, denn *so ungewiß es auch ist*, daß ein mit dem Vorschuß vor Abfahrt des Schiffes desertierter Mann bestraft wird, *so gewiß ist es doch*, daß in solchem Falle der Vorschußgeber von seinem Gelde keinen Pfennig zurückerhält.

Stellen wir uns nun einmal die Frage, wer denn den *eigentlichen Nutzen von den Vorschuß-Anweisungen hat*, so werden wir finden, daß die Anweisungen mit wenigen Ausnahmen in die Hände gewisser Händler geraten, die ihren Erwerb in der Ausnutzung der Seeleute überhaupt suchen; gerade diese Leute sind es auch, die den weniger »festen« Seemann verleiten länger an Land zu verweilen, als es ihm seine Mittel erlauben, und zwar nur mit Hinweis darauf, daß sie ihm gern und bereitwillig einen Vorschuß gewähren, natürlich nur um dann später seine Vorschuß-Anweisung gegen einen möglichst großen Nutzen dafür einzutauschen.

Von einer Neuanschaffung der Ausrüstung für die Reise ist denn auch bei solchen keine Rede, im Gegenteil, gerade diese Leute kommen mit der allergeringsten Ausrüstung an Bord der Segelschiffe, und ihr Erstes ist, daß sie aus dem fast stets von dem Kapitän für solche Fälle an Bord vorrätig gehaltenen Bestand an Ausrüstungsgegenständen, das für sie Notwendige zu erhalten suchen, um dann womöglich auch noch damit im nächsten Hafen zu desertieren.

So bedeutet die Ausgabe von Vorschuß in vielen Fällen einen Verlust für die Seeleute selbst, während der Nutzen desselben in die Hände ganz anderer Leute wandert.

Da nach der Begründung des landgerichtlichen Urteils zu rechnen, den Richtern obige Tatsachen anscheinend unbekannt*) sind, so dürften obige Ausführungen für die betreffenden Kreise von Interesse sein. *Com.*

*) Siehe auch den Bericht des Vereins Hamburger Reeder, Seite 348.

Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen

äußert sich die Handelskammer zu Flensburg, daß seit Jahren eine Revision des Reichsgesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen vorbereitet werde. Zunächst hat schon im Jahre 1902 eine Kommission des Deutschen Nautischen Vereins die Sache eingehend behandelt, dann bildete dieselbe auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins den Gegenstand eingehender Beratungen. Die Resultate derselben sowie Anträge des Verbandes Deutscher Seeschiffer und Anregungen der Königl. Regierung legte der Herr Regierungspräsident der Kammer zur Begutachtung vor zugleich mit dem Ersuchen, eventuell noch aus eigener Initiative Abänderungsvorschläge zu machen. Die Kammer, die sowohl in der erwähnten Kommission, wie auch auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins vertreten war, hat sich in eingehenden Kommissionsberatungen von Sachverständigen, deren Beschlüsse dann von der Plenarversammlung durchweg gutgeheißen wurden, mit der Frage beschäftigt und an den Herrn Regierungspräsidenten ein Gutachten darüber erstattet.

Da dieses Gutachten ohne die Aufführung der Gesetzesparagraphen und der dazu von den verschiedenen sachverständigen und interessierten Kreisen gemachten Abänderungsvorschläge nicht verständlich ist, müssen wir uns darauf beschränken, auszugsweise einige Hauptpunkte zur verständlichen Darstellung zu bringen.

Der Bericht sagte zunächst einleitend:

Wir schicken folgende Bemerkungen voraus. Das Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen hat sich nach unsern Erfahrungen gut bewährt. Das anfängliche Mißtrauen gewisser Kreise gegen dasselbe ist mehr und mehr geschwunden und hat der Anerkennung der guten Wirkungen desselben Platz gemacht. Trotzdem wird man von allen Seiten die Reformbedürftigkeit des Gesetzes in einzelnen Punkten anerkennen, und so haben auch wir den Gedanken an eine Revision freudig begrüßt. Diese Revision soll sich vollziehen in Anknüpfung an eine Anzahl von Gutachten aus allen dabei interessierten und sachverständigen Kreisen. Wir glauben, unsre Aufgabe am besten zu erfüllen, wenn wir in einer möglichst knappen leicht zu übersehenden Form zu dem Gesetze paragraphenweise unsere Ansichten über die gemachten Vorschläge und Anregungen aussprechen und dabei eigene neue Vorschläge anführen.

Zu § 1 hat die Kammer dem Vorschlage des Deutschen Nautischen Vereins zugestimmt, daß der Begriff Kauffahrteischiffe im Gesetze zu erläutern sei, und zwar hat die Kammer beantragt durch den Zusatz: »Kauffahrteischiffe sind alle nicht

zur Kaiserlichen Marine gehörenden Schiffe«. Damit war auch die Frage erledigt, daß die kleinen gedeckten Fahrzeuge der See- und Küstenfischerei unter das Gesetz fallen sollen.

Zu demselben § 1 stand noch die Frage der Errichtung von Seeämtern im Auslande, die es bisher noch nicht gibt, zur Erörterung. Die Kammer führte dazu folgendes aus:

Die Errichtung von Seeämtern im Auslande möchten wir dringend befürworten, jedenfalls für die Hauptverkehrsorte. Die Gefahr, daß jetzt bei Seeunfällen im Auslande zu viel Zeit vergeht, bevor die Untersuchung stattfinden kann und daß infolgedessen der Sachverhalt oft nicht mehr klar festgestellt werden kann, würde durch Errichtung von Seeämtern im Auslande vermieden werden. Wird aber die Einrichtung auf die Hauptverkehrsorte beschränkt, so entfällt auch der gegen dieselbe geltend gemachte Grund, daß es dem Seeamt an Beisitzern fehlen würde. Ebensowenig können wir den Einwurf für stichhaltig erklären, daß bei eventueller Patententziehung für den Kapitän kein Ersatz gefunden werden könne. Zunächst könnte doch der erste Steuermann einige Zeit das Schiff führen bis die Reederei für Ersatz gesorgt hat, und an Hauptverkehrsorten wird auch im Auslande meistens Ersatz zu finden sein. Als Orte, die event. für die im Auslande zu errichtenden Seeämter für die Reederei unsres Bezirks in Betracht kämen, nennen wir in China Hongkong, Schanghai, Tsingtau. Bei den ungeheuren Entfernungen müßten eben in China unbedingt mehrere Seeämter errichtet werden. Als weitere hierfür geeignete Plätze möchten wir Singapore und Jokohama bezeichnen.

Ständige Beisitzer für diese Seeämter zu gewinnen, würde freilich sehr schwer, aber auch nicht nötig sein, weil an den genannten Plätzen immer genügendes Material von dort anwesenden deutschen Kauffahrteischiffen zur Verfügung steht. Für das Amt des Reichskommissars würde ein Offizier der Kaiserl. Marine oder eine geeignete Persönlichkeit der Handelsmarine unschwer zu haben sein.

Zu einer Frage, die zu § 5 gestellt war, hat die Kammer folgende Stellung genommen. Bei der im Gesetze gegebenen Koordination der Zuständigkeit des Seeamtes für die Einleitung der Untersuchung von Seeunfällen,

1. in dessen Bezirk der Hafen liegt, welchen das Schiff nach dem Unfalle zunächst erreicht,
2. dessen Sitz dem Orte des Unfalls zunächst belegen ist,
3. in dessen Bezirk der Heimatshafen des Schiffes liegt,

hat die Kammer empfohlen, den Heimatshafen möglichst zu berücksichtigen, da sich dabei weniger Störungen im Betriebe der Schiffe ergeben.

Zu Nr. 2 verdient die Fassung »in dessen Bezirk sich der Unfall ereignet hat« vor der bisherigen Fassung den Vorzug, weil jedenfalls bei einem Verluste des Schiffes Kapitän und Offiziere leicher und schneller zu haben sein würden.

Zu § 7 war vom Deutschen Nautischen Verein und von dem Verbande deutscher Seeschiffer-Vereine der Vorschlag gemacht, daß aktive Schiffsoffiziere zu Beisitzern des Seeamts herangezogen werden sollen. Hiergegen hat die Kammer geltend gemacht, daß der Vorschlag überhaupt nicht gut ausführbar sei, da man doch bei den aktiven Schiffsoffizieren jedenfalls nicht vorausbestimmen kann, ob sie zur Verfügung stehen. Aktive Schiffsoffiziere aber, die längere Zeit außer Dienst sind, würden minderwertig sein. Wollte man aber zu Liebe des Antrags etwa die Hinzuziehung von Beisitzern außerhalb der Liste einführen, so wären noch immer Bedenken, daß durch die Zuziehung der Schiffsoffiziere der Betrieb der Schiffe leiden könnte. — Betreffs einer andern Anregung zu diesem Paragraphen führte die Kammer aus: Die Frage, ob für den Vorsitzenden des Seeamtes die Befähigung zum höheren Verwaltungsdienste der Befähigung zum Richteramte gleichgestellt werden solle, möchten wir, jedenfalls für die im Auslande zu errichtenden Seeämter, bejahen, weil deren Einrichtung dadurch zweifellos erleichtert wird.

Zu § 13 trat die Kammer einer vom Deutschen Nautischen Verein gefaßten Resolution bei, wonach auch Kapitäne der Handelsmarine von dem Amte eines Reichskommissars nicht ausgeschlossen sein sollen. Die Resolution bezweckt, daß tüchtigen und bewährten Kapitänen der Handelsmarine die Möglichkeit nicht verschlossen werde, eine Ehrenstellung einzunehmen, die bisher ausschließlich den Offizieren der Kaiserlichen Marine vorbehalten ist. Selbst wenn man auf dem Standpunkte steht, daß die aus der Kaiserlichen Marine hervorgegangenen Reichskommissare sich bewährt haben, so rechtfertigt diese Annahme doch nicht das grundsätzliche Ausschließen der Handelsmarine.

Zu § 14. Die Frage, ob dem Kapitän und dem Reeder die Anzeigepflicht von wenigstens schweren Seeunfällen auferlegt werden solle, hat die Kammer verneint. Zunächst ist der Begriff »schwere« Seeunfälle ein sehr unbestimmter und u. E. in einem Gesetze überhaupt nicht definierbar, zumal häufig Unfälle, die anfangs leicht erscheinen, sich später als recht schwere herausstellen. Aber abgesehen von dieser formalen Schwierigkeit, würde in der Annahme ein ungerechtfertigtes Mißtrauen gegen die Kapitäne liegen. Die Kapitäne haben schon jetzt die Pflicht, von jedem Unfalle, der das Schiff betroffen hat, nach Einlaufen in einem Hafen sofort Meldung zu erstatten. Im Auslande werden diese Meldungen, wenn sie persönlich gemacht werden können, in ein Formular eingetragen und da, wo kein Konsulat ist, an das nächste Konsulat geschickt. Diese Meldungen sollen allerdings, soweit nicht Berufskonsulate in Frage kommen, nicht immer weiter gegeben werden, welcher Unterlassung seitens der Regierung energisch entgegengetreten werden müßte. So ist der Kapitän zur Anmeldung eines jeden Unfalls schon jetzt verpflichtet. Diese Pflicht zu verletzen, könnte er aber überdies kaum riskieren, da die Mannschaft immer eine Kontrolle bildet.

Der Reeder aber ist, wenn der Kapitän trotz alledem den Unfall verheimlichen will und kann, gar nicht in der Lage, Anzeige zu erstatten. Wir bitten daher, von der Anzeigepflicht des Kapitäns sowohl wie des Reeders abzusehen.

Zu § 16 war u. a. die Frage aufgeworfen, ob bei dem Vorermittlungsverfahren ein demnächst als Beisitzer zu beteiligender Schiffahrtskundiger zuzuziehen sei. Hierzu hat die Kammer folgendes ausgeführt: Der Vorsitzende wird wohl schwerlich des Beirates eines Schiffahrtskundigen bei diesen Vornehmungen entraten können. Verhehlen darf man sich freilich nicht — und die Praxis hat es bestätigt —, daß der zu Rate gezogene Beisitzer von vornherein ein entschiedenes Übergewicht und einen ungleich größeren Einfluß auf die Verhandlungen gewinnt, als die übrigen Beisitzer. Um dieses Übergewicht abzuschwächen, müßten auch die andern Beisitzer Kenntnis von den Vernehmungsprotokollen bekommen. — Und so beantragen wir, das Protokoll über die Vorverhandlung den Beisitzern vor der Hauptverhandlung zur Kenntnis zu bringen.

Zu § 26. Hier handelte es sich um eine sehr wichtige prinzipielle Frage, ob nämlich die Patententziehung nur auf Antrag des Reichskommissars oder auch ohne solchen vom Seeamte solle ausgesprochen werden können. Die Kammer hat sich für letzteres ausgesprochen unter folgender Begründung: »Der Reichskommissar wird im Bewußtsein seiner großen Verantwortlichkeit, die er infolge des ihm allein zustehenden Rechtes, den Antrag auf Patententziehung zu stellen, trägt, sich leichter zur Stellung dieses Antrages veranlaßt sehen, als wenn auch das Seeamt die Entziehung des Patentes ohne Antrag auszusprechen befugt ist. — Ist aber einmal der Antrag gestellt, so bleibt, auch wenn ihm seitens des Seeamtes keine Folge gegeben wird, immer etwas an dem von dem Antrage Betroffenen haften. Andererseits erscheint es aber auch durchaus richtig, daß, wie in Strafsachen das Gericht über den Antrag des Staatsanwalts hinausgehen und trotz beantragter

Freisprechung eine Verurteilung aussprechen kann, so auch das Seeamt befugt ist, ohne Antrag das Patent zu entziehen, wenn es ein dementsprechendes schweres Verschulden anerkannt hat.«

Über die Frage der Rügenerteilung durch das Seeamt äußerte die Kammer: Rügen über Dinge, die mit dem Unfalle in keinem Zusammenhange stehen, auszusprechen, halten wir das Seeamt nicht für befugt, ebensowenig wie zu einer Kritik über Dinge, deren Beurteilung und eventuelle weitere Verfolgung bereits anderen Behörden untersteht.

Die Kammer hat dann in Übereinstimmung mit Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins empfohlen, das Beschwerderecht bei dem Oberseeamte jedem, gegen den durch den Spruch des Seeamtes ein Verschulden festgestellt ist, zuzuerkennen, denn es liege in der Billigkeit, daß den Betroffenen Gelegenheit zur Rechtfertigung bezw. zur Rehabilitierung gegeben werde. Insbesondere sei das billig gegenüber Kapitänen von Passagierdampfern, deren Existenz gefährdet sei.

Einen zu § 34 gestellten Antrag, die Worte des Gesetzes »nach Ablauf eines Jahres« zu streichen, die sich auf die bestimmte Frist beziehen, nach welcher vom Reichskanzler das entzogene Patent zurückgegeben werden kann, empfahl die Kammer abzulehnen mit der Begründung: Die im Gesetz gegebene zeitliche Beschränkung auf mindestens ein Jahr für die Möglichkeit der Rehabilitierung ist durchaus gerechtfertigt, da der von dem Urteil Betroffene, den Nachweis erbringen muß, daß die für die Entziehung des Patents maßgebend gewesenen Mängel ausgeglichen sind.

Oberseeamts-Entscheidung.

(Erteilen einer Rüge ist ungesetzlich.)

Kollision D. »Imperator« mit D. »Robert Köppen«. Das Stettiner Seeamt, das sich am 29. Juli v. J. mit dieser Kollision beschäftigt hatte, war, wie den Lesern erinnerlich sein wird, zu folgendem Entscheid gekommen:

»Der Seeunfall, der am 12. Juli 1903 die Dampfer »Robert Köppen« und »Imperator« durch Zusammenstoß betroffen hat, ist auf das Verschulden des Steuermanns Scherwinsky vom Dampfer »Robert Köppen« zurückzuführen, bestehend darin, daß er trotz längeren Verlassens der Kommandobrücke nicht für den nötigen Ausguck sorgte. Wegen dieses Verschuldens wird ihm die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes als Schiffer entzogen. Dem Steuermann Otto Zimmermann vom Dampfer »Imperator« ist eine Rüge zu erteilen, weil er entgegen der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 vor dem Zusammenstoß die Maschine hat rückwärts gehen lassen, ohne dies durch Signal anzuzeigen.«

Aus Gründen, auf die wir eingehender später zurückkommen werden, war die Berufung des Reichskommissars, der Entziehung des Schiffer- und Steuermannspatentes beantragt hatte, zurückgewiesen. Zu der vom Seeamt dem Steuermann ausgesprochenen Rüge stellt die Berufungsinstanz fest — *sehr bedauerlich, daß es dessen erst gegenüber einem Seeamt mit einen juristischen Vorsitzenden bedarf* — daß das 1877er Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen derartige Rügebefugnisse der Seeämter nicht kennt.

»Ein mit dem Unfalle zusammenhängender Tatbestand ist zweifellos, daß der Steuermann des »Imperator« es unterlassen hat, den Rückwärtsgang der Maschine durch das vorgeschriebene Signal anzuzeigen. Die Feststellung dieses Tatbestandes liegt innerhalb der Aufgaben des Seeamts; dieser Feststellung jedoch weitere Folge gegen den von ihr betroffenen Schiffsoffizier zu geben, bietet das Gesetz keine Möglichkeit, da es als einzige gegen einen Schiffsoffizier sich richtende Maßnahme die Patententziehung kennt, für die es in Bezug auf den Steuermann Zimmermann an den gesetzlichen Voraussetzungen (ursächlicher Zusammenhang zwischen Unterlassung und Unfall; Antrag des Reichskommissars) fehlte. Der Spruch des Seeamts verstößt sonach insoweit dem Steuermann Zimmermann eine Rüge erteilt ist, gegen das Gesetz. Zu einer Aufhebung dieses Teiles des Spruches ist jedoch das Ober-Seeamt nach der gegenwärtigen Rechtslage nicht befugt; es muß sich deshalb darauf beschränken, die Erteilung der Rüge an dieser Stelle als unzulässig zu bezeichnen.«

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Strandung des Fischdampfers „Emmy“. Der Dampfer kam aus dem Kattegat und ging durch den Belt, um später durch den Kaiser Wilhelm-Kanal zu fahren. Die Wache hatte von mittags an der Steuermann P. Der Kapitän hatte ihm den Kurs aufgegeben und ihm gesagt, daß er gerufen werden wolle, wenn etwas nicht klar sei. Der Steuermann hat mehrmals den Kurs geändert und den Kapitän nicht gerufen, als ihm Zweifel wegen der Seezeichen aufstießen. Um 4 Uhr 45 Min. fühlte der Kapitän, der in der Koje lag, daß das Schiff über den Grund streifte. Als er sofort nach oben lief, stand das Schiff schon fest. Die Luft war zur Zeit der Strandung völlig klar. Der Wind W z N. Die Pricken waren ebenso deutlich zu sehen wie das Land. Am andern Tage ist die »Emmy« mit Hilfe eines Hamburger Dampfers wieder freigekommen und hat nachmittags die Reise fortgesetzt. Der *Reichskommissar* verurteilt den Mangel einer Deviationstabelle und den Gebrauch sowie das Vorhandensein einer Seekarte, auf der, weil sie zu alt ist, die neuen Seezeichen fehlen. Richtiger wäre es auch gewesen, wenn der Kapitän sich so eingerichtet hätte, daß er während der Fahrt im engen Fahrwasser auf der Brücke gewesen wäre. Die Schuld an der Strandung treffe aber den Steuermann, der einen Mangel an Eigenschaften, die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich seien, an den Tag gelegt habe. Gegen ihn müsse er daher den *Antrag auf Patententziehung stellen.*

Der Spruch des *Seeamts* lautet:

»Der deutsche Fischdampfer »Emmy«, Kapt. E. Löwner, Heimatshafen, Bremerhaven, ist am 9. Juli 1904 um 4 Uhr 45 Min. nachm. auf Sprogö-Riff auf Grund geraten. Der Dampfer ist am 10. Juli um 11 Uhr vorm. mit Schlepperhilfe ohne erheblichen Schaden wieder freigekommen und und hat seine Reise fortgesetzt. Die Strandung, welche sich bei klarem sichtigen Wetter ereignet hat, ist vom Steuermann A. P. infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes erforderlich sind, verschuldet. Dem *Steuermann A. P. wird die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen.*«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Nordsee-Linie, Hamburg, hat bei der Aktien-Gesellschaft »Vulkan« in Stettin **einen Turbinendampfer** für den Verkehr nach den Nordsee-Bädern bestellt. Das Schiff wird 300' lang und annähernd 38' breit werden und 2000 Passagiere fassen können. Die Geschwindigkeit des Schiffes soll 20 Seemeilen pro Stunde betragen. Der Dampfer wird am 1. Juli 1905 seine Fahrten zwischen Hamburg und den Nordseebädern beginnen.

* * *

Dem Bremer Vulkan in Vegesack wurde von der Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser in Bremen ein neuer **Seeschlepper** in Auftrag gegeben, der als Ersatz für den nach Rußland verkauften Schleppdampfer »Unterweser XII« dienen soll. Das Schiff, das auch zu Bergungszwecken dienen soll und mit entsprechenden Einrichtungen versehen wird, soll eine Maschine von etwa 600 ind. HP. erhalten.

* * *

Probefahrten.

Der am 25. Juni auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.-G., vom Stapel gelaufene, für den Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer **„Sandakan"** machte am 31. Juli seine Probefahrt, auf der 12 Knoten erreicht wurden. Die Abmessungen sind 76,80 m $\times$ 11,27 m $\times$ 6,70 m. Tragfähigkeit 2500 t. Das Schiff ist für die Passagierfahrt zwischen Bangkok und Manila bestimmt; in den elegant eingerichteten Kabinen und Salons können 16 Passagiere 1. Klasse, 9 Passagiere 2. Klasse untergebracht werden, außerdem sind Vorkehrungen für die Beförderung einer größeren Anzahl Zwischendecker getroffen. Das ganze Schiff ist elektrisch erleuchtet. Der Dampfer ist mit einer Triple-Expansionsmaschine mit einer Normalleistung von 900 Pferdekräften und einer Kesselanlage von zusammen 302 Quadratmeter Heizfläche versehen.

* * *

Am 27. Juli fand die Probefahrt des zweiten für die Kaiserlich Türkische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf den Howaldtswerken, Kiel, erbauten Passagier-Raddampfers **„Diarbékir"** statt. Von der Abnahme-Kommission wurde gegen die kontraktlich zu liefernde Fahrgeschwindigkeit von 14 Knoten eine solche von über 14½ Knoten festgestellt. Die schrägliegenden Triple-Expansions-Radmaschinen von reichlich 1000 Pferdekräften arbeiteten zur vollsten Zufriedenheit ohne Vibration und wurde sowohl der vorzügliche Gang der Maschinen, wie die elegante Einrichtung der Kajüten seitens der Abnehmer hervorgehoben. Das Schiff soll den regelmäßigen Anschlußdienst der Anatolischen Bahn durch Überführung der Passagiere nach Konstantinopel antreten.

* * *

Der in Newcastle für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen neu erbaute Frachtdampfer **„Crostafels"** machte auf der Tyne seine Probefahrt zur Zufriedenheit der Reederei.

* * *

Der auf der Schiffswerft von Gustav Koch in Stettin für die Reederei Johs. Trendelenburg in Stettin neu erbaute Schrauben-Frachtdampfer **„Stadt Anklam"** machte seine Probefahrt, die zur Zufriedenheit verlief.

Russischer Schiffbau. In Rußland ist amtlich ein besonderer Fond gebildet zur Erteilung von Darlehen zum Ankauf von aus russsischen Material neu erbauten oder im Bau begriffenen Seeschiffen aus Holz oder Metall. Die Darlehen sollen mit 3,8% jährlich verzinst und auf nicht länger als 20 Jahre hingegeben werden. Für 1904 weist die Staatskasse zum genannten Zweck 100 000 Rubel an.

* * *

Turbinendampfer. Der in Newcastle in England neu erbaute mit Dampfturbinen ausgerüstete Dampfer »Turbinia« hat als erster dieser Art die Reise über den Ozean glücklich zurückgelegt. Der Dampfer ist 260' lang, hat Turbinenmaschinen von 4000 Pferdekräften, eine Fahrgeschwindigkeit von 22½ Seemeilen und ist zur Aufnahme von 2000 Personen berechnet.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Neben anderen ausländischen Schiffen hat das russische Wladiwostockgeschwader den deutschen Dampfer »Thea« (Reederei H. Diederichsen, Kiel), weil er Nahrungsmittel, nach russischem Begriff »Kontrebande«, an Bord hatte, in den Grund gebohrt, nachdem die Mannschaft das Schiff verlassen hatte.

* * *

Der neue deutsch-russische Handelsvertrag wurde am 28. Juli in Berlin durch den Reichskanzler Grafen Bülow und den Präsidenten des russischen Ministerkomitees v. Witte unterzeichnet.

* * *

Die Konferenzen über Beilegung des Ratenkrieges im nordatlantischen Passagierverkehr sollen in der ersten Hälfte des September in Hamburg wieder aufgenommen werden.

* * *

In den Aufsichtsrat der Reederei Austro-Americana sind die Herren Generaldirektoren Ballin und Dr. Wiegand gewählt worden.

* * *

Vor dem Maakenwärder auf der Unterelbe sind 30 Festmachetonnen mit grauem Anstrich ausgelegt. Sie liegen bei mittlerem Niedrigwasser in von 2 bis 2,5 m Wassertiefe je etwa 54 m von einander entfernt, und zwar liegt die am weitesten elbabwärts befindliche erste Tonne etwa 35 m südlich und unmittelbar oberhalb von der oben erwähnten Leuchtfeuer-Dückdalbe und die dreißigste Tonne im Köhlbrand neben der Nordgrenze der Mündung des Maakenflets in den Köhlbrand.

* * *

Das Norddeutsche Lloyd-Schulschiff »Herzogin Cäcilie«, das sich in London aufhält, hat ebenso wie seine Kadetten einen vorzüglichen Eindruck auf die zahlreichen Besucher gemacht. Diesem Empfinden gibt die Presse unumwunden Ausdruck.

* * *

Ausland.

Im Roten Meer ist auf 18° 75' Nördl. und 38° 40' Östl. Länge eine in den Karten nicht bemerkte Untiefe — eine Korallenbank — gefunden worden.

* * *

In St. Petersburg hat die Nordbahn-Kommission Pläne zu neuen Kaianlagen — die alten sind sehr baufällig — ausgearbeitet. Es handelt sich um eine Verbindung von Eisen und Beton.

* * *

Die italienischen Schiffahrtsgesellschaften Unione Istriana und Pionegri & Cie. aus Sebenico haben sich unter dem Namen Navigazione a vapore Istriana-Dalmata verschmolzen. Von dieser Vereinigung soll die früher

von der Unione Istriana geführte Post- und Passagierlinie Pola-Fiume und Zwischenhäfen wieder aufgenommen und bis nach Triest verlängert werden. Die neue Linie wird die Häfen von Cherso, Port d'Albona, Bersegio, Moschiena, Laurana und Abbazia anlaufen.

* * *

In Dünkirchen herrscht unter den Seeleuten eine Lohnbewegung, deren Ende noch nicht abzusehen ist.

* * *

Trotz der in der letzten Zeit häufig gewordenen Beschlagnahmungen von Handelsschiffen durch die kriegführenden Mächte sind die Versicherungsraten für Schiffe von England nur um ein Geringes gestiegen.

* * *

Die japanische Regierung beschloß, den Hafen Inkou dem Handel zu öffnen. Den neutralen Schiffen wird freier Verkehr gestattet, mit der einzigen Einschränkung, daß Kriegskontrebande formell verboten ist. Inkou liegt an der Mündung des Liaoflusses und ist die Hafenstadt von Niutschwang; bekanntlich hatten die Russen den Verkehr auf diesem Flusse geschlossen.

* * *

Die Beteiligung der französischen, deutschen und englischen Flagge am Antwerpener Schiffsverkehr war im letzten Jahrzehnt:

	Französische	Deutsche	Englische
1893	111,176	913,156	2,550,154
1894	111,133	984,004	2,796,171
1895	79,222	1,049,453	3,047,406
1896	89,887	1,190.545	3,240,209
1897	94.177	1,278,832	3,403,815
1898	180,711	1,355,618	3,486,235
1899	119,391	1,432,068	3,689,427
1900	145,415	1,584,708	3,210,678
1901	121,877	2,065,293	3,621,109
1902	166,430	2,436.651	3,879,570
1903	193,273	2,393,472	4,352,100

Vermischtes.

Herr Theodor Rodenacker, Danzig, schreibt uns zum Thema **„Wachedienst der Schiffsoffiziere“.**

In Ihrer Ausgabe No. 31 vom Sonnabend, den 30. Juli 1904 bringen Sie eine Zuschrift des Herrn Kapitän Chs. Lübcke, Hamburg, über die mutmaßliche Ursache der häufigen Schiffsstrandungen an der finnischen Küste. Nachdem der Schreiber zunächst den hauptsächlichsten Grund in dem finnischen Lotsenwesen gesehen hat, findet er einen weiteren Grund in der Tatsache, daß außer dem Kapitän nur ein Offizier an Bord war. Als Ursache dieser Einrichtung ist ihm der Mangel an Steuerleuten angegeben und auf Anfrage beim Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine wurde ihm gesagt, daß bei diesem Verein, wenn man sich nur an ihn wenden wolle, auch für Dampfer der Ost- und Nordsee genügend Offiziere zu haben seien. Den Widerspruch, der darin liegt, daß dieser große über ganz Deutschland verbreitete Verein eine große Anzahl stellensuchender Mitglieder zu haben behauptet und daß andererseits die Nord-Ostseedampfer nicht genügend Offiziere bekommen können, hat Herr Lübcke nicht aufzuklären versucht. Ich möchte ihm diese Aufklärung deshalb geben: sie liegt in der Tatsache, daß für den Dienst in der Ostsee sich nur diejenigen Steuerleute eignen, die auf derartigen Dampfern selbst ausgebildet sind. Früher boten die Segelschiffe, die im Nord-Ostseedienst verkehrten, Gelegenheit zu einer derartigen Ausbildung in der merkantilen Seite der Pflichten eines Steuermannes. Nachdem diese Segelschiffe vollständig verschwunden sind, fehlt diese Gelegenheit zur Ausbildung, und sie könnte nur dadurch ersetzt werden, daß durch Schaffung eines besonderen Dampferpatentes und Beseitigung der Notwendigkeit der Ausbildung auf Segelschiffen, gemäß dem bekannten Antrage der östlichen Ostseestädte, den Reedereien die Möglichkeit gewährt wird, ihre Steuerleute auf ihren Dampfern auszubilden. Vielleicht wirkt Herr Kapitän Lübcke auf die baldige Durchführung dieses einzigen Hilfsmittels hin. Er kann versichert sein, daß die östlichen Reedereien binnen Kurzem für einen tüchtigen Nachwuchs guter Steuerleute sorgen würden, die für die Nordostseefahrt geeignet sind und daß er dann nur noch wenige Dampfer finden würde, die nur mit einem Steuermanne besetzt sind. Bis dahin aber muß er das Wort gelten lassen: Utra posse nemo obligatur.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 3. August. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied Herr Kapt. Wommelsdorf in üblicher Weise geehrt worden war, wurden die Herren Kapt. Carstens S. »Este« und v. Holdt D. »Calabria« als Mitglieder aufgenommen. In eine Kommission, die sich mit den zur Lokalverordnung für die Unterelbe gestellten Anträgen (S. 352, 364) beschäftigen soll, wurden gewählt: die Herren Kapt. Gronmeyor, Nepperschmidt, Niehage, Sachse und Siemssen. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigte die Versammlung eine innere Vereinsangelegenheit. — Nächste Sitzung am 7. September. Tagesordnung: Bericht der Kommission zur Lokalverordnung für die Unterelbe.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Juni 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren **Gläfcke & Hennings**, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1347	mit 382 327	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1750	» 63 281	»
Leichterfahrzeuge	235	» 55 303	»
Zus.	3332	» 500 911	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	999	Fahrzeuge	mit 169 299	t N.-R.
belgischer	»	5	»	» 1 801	»
britischer	»	89	»	» 83 971	»
dänischer	»	92	»	» 38 932	»
schwedischer	»	75	»	» 23 057	»
norwegischer	»	29	»	» 17 274	»
französischer	»	9	»	» 3 943	»
russischer incl. finn.	»	31	»	» 28 238	»
niederländischer	»	9	»	» 9 216	»
div. Flaggen	»	9	»	» 6 596	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . 3223 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 37 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std.	47 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	10 »	43 »
» » » 7,0—8,5 » »	12 »	7 »
» Schleppzüge	14 »	8 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 21 Min.
ausgehend: 16 »
in Holtenau eingehend: 19 »
ausgehend: 14 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 308 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 221 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

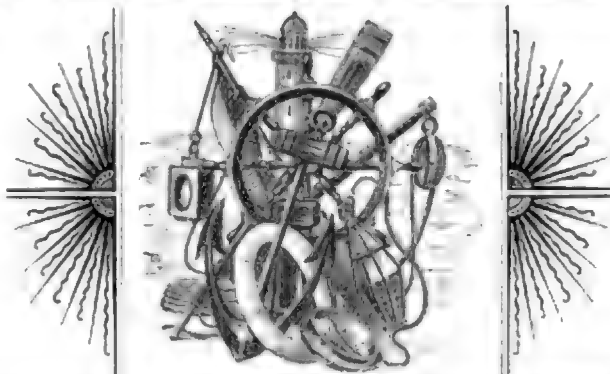
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Bericht der vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg eingesetzten Kommission

betreffend die

Aufhebung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung.

(Fortsetzung.)

Angenommen der Kapitän eines größeren Dampfschiffs kollidiert mit einem kleineren Segelfahrzeug und fügt dem Segelfahrzeuge einen Schaden von vielleicht 2000 Mark zu, sollte da der Eigentümer oder die hinter dem Eigentümer stehende Versicherungs-Gesellschaft von dem Kapitän keinen Ersatz für die angerichteten Beschädigungen fordern? Es müßten merkwürdige Leute sein, wenn sie es nicht täten. Tatsächlich ist es schon unter den jetzigen Verhältnissen vorgekommen.

Wie soll sich der Kapitän nun gegen eine solche Haftbarmachung schützen?

Soll er sich wiederum gegen Haftpflicht versichern, — das heißt, wenn eine derartige Haftpflicht-Versicherung überhaupt möglich ist — oder soll er sich dadurch zu sichern suchen, daß er sich seines Vermögens und seiner Ersparnisse d. h. alles dessen was er besitzt, entäußert, um event. wegen Mittellosigkeit gegen die Geltendmachung von Ansprüchen geschützt zu sein. Es bedarf keiner Ausführung, daß dieser letztere Weg unmöglich ist, ohne unhaltbare Zustände und einen schweren Niedergang des Standes der Kapitäne im Gefolge zu haben.

Es bliebe demnach für den Kapitän nur noch der zuerst bezeichnete Weg — Versicherung gegen Haftpflicht — gleichbedeutend mit einer neuen erheblichen Belastung der Ausgaben des Kapitäns. Die für diese Haftpflicht-Versicherung aufzuwendenden Prämien werden gewiß nicht gering sein, so daß der Kapitän bei seiner Besoldung im allgemeinen nicht imstande sein wird, diese Summe ohne Nachteil für sich event. für seine Familie zu entbehren und er daher an seinen Reeder mit einer Forderung um Übernahme dieser Haftpflicht-Versicherungsprämien oder entsprechende Aufbesserung des Gehalts herantreten muß.

Von den Freunden der Beseitigung der Haftung des Reeders aus Kollisionen ist als hauptsächlichste Begründung der Umstand angeführt, daß in Zukunft die teuren Kollisionsprozesse wegfallen werden und daß dadurch eine Ermäßigung der Versicherungsprämien erfolgen müsse und daß durch die Verbilligung der Prämien wiederum eine Ermäßigung der Frachtraten bei gleichem Nettovertrage erfolgen könne.

Diese Voraussetzung mag etwas sehr Bestechendes haben, die Kommission ist aber der Ansicht, daß dieselbe nicht stichhaltig ist. Was nützt es dem Reeder, wenn er an den Prämien, welche den Casco-Assekuradeuren zu zahlen sind, Ersparungen macht; diese Ersparungen anderseits wieder an die Haftpflicht-Versicherungen wird abführen müssen, sei es in Gestalt direkter Prämien, sei es in einer höheren Gage für den Kapitän?

Die Kollisionsprozesse, welche bis dahin von den Casco-Assekuradeuren geführt sind, werden nach Beseitigung der Haftpflicht des Reeders von den Kapitänen resp. von ihren Haftpflichtversicherungen übernommen, wenn nicht noch als neuer Fall hinzukommt, daß der Haftpflichtversicherer gegen den Casco-Assekuradeur prozessiert; die Prozesse also noch viel verworrener werden, als sie jetzt schon häufig sind.

(Fortsetzung folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 33. Hamburg, den 13. August. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die Bestrebungen des Comité maritime internationale zur Einheitlichkeit des Kollisions- und Bergungsrechtes auf internationaler Grundlage

sind seit den Hamburger Beschlüssen durch die Passivität der englischen Regierung sehr erschwert worden. Es ist den Lesern bekannt, daß die Einladung der belgischen Regierung zu einer diplomatischen Konferenz, um zu den Beschlüssen des Seerechtsvereins Stellung zu nehmen, von der englischen Regierung u. A. mit der Begründung abgelehnt wurde: daß die Entsendung eines Vertreters der Regierung präjudiziell auf diese wirken könnte. Als später der ablehnende Standpunkt einem vermittelnden Platz zu machen schien — das Entgegenkommen des Präsidenten vom Handelsamt gegenüber einer Deputation aus Reedern, Assekuradeuren und Juristen machte diese Annahme berechtigt — wurde geglaubt, daß es schließlich doch noch gelingen werde, die englische Regierung zum Beschicken der Konferenz zu überreden. In diesem Stadium stehen wir, soweit die englische Beteiligung in Frage kommt, auch heute noch. Als ein für uns neues Moment wird nun aber bekannt, daß auf einem ähnlichen Standpunkt wie Großbritannien (ebenfalls Holland und Dänemark) auch Deutschland stehe. Die deutsche Regierung soll zwar nicht ihre Beteiligung an der Konferenz ausgesprochen abgelehnt haben, aber sie zögert mit ihrer Antwort aus Anlaß der Haltung Großbritaniens. Die belgische Regierung hat nun neuerdings wieder ein dringendes Ersuchen nach Berlin gesandt und unter anderm hervorgehoben, daß auch ohne Beteiligung Englands eine Konferenz von segensreichen Folgen begleitet sein würde, da nicht so sehr die Tonnenzahl der Schiffe, als die Anzahl der Häfen den Ausschlag gäbe und daher auch ohne Großbritanniens Mitwirkung ein großer Teil der zivilisierten Welt einem einheitlichen Rechte auf einem Gebiete unterstehen würde, welches so sehr der Vereinheitlichung bedarf. Zu dem würden auch viele englische Reeder dem neuen Rechte sich zu unterwerfen haben — diese Erwägungen würden die britische Regierung vielleicht doch noch bewegen, über kurz oder lang der Konferenz oder wenigstens den Beschlüssen derselben beizutreten. Mit Recht heißt es angesichts dieser Sachlage in einem Rundschreiben des Vorstandes vom »Deutschen Verein für internationales Seerecht« an seine Mitglieder:

»Nun sollten wir uns doch nicht von England ins Schlepptau nehmen lassen, zumal die Befürchtung besteht, daß, wenn Deutschland bei seiner Weigerung beharrt, unsere Arbeiten umsonst gewesen sein werden. Wir haben die allergeringste Ursache, uns nicht zu beteiligen, da die Vorschläge des Comité Maritime in der Hauptsache sich mit unserm Rechte decken. Und Deutschland, welches sonst in ähnlichen Dingen an der Spitze marschiert, sollte auch hier seinen Traditionen treu bleiben und durch sein Vor-

gehen England bestimmen, uns zu folgen — nicht aber umgekehrt.«

Wenn der Deutsche Verein für internationales Seerecht nun kein Mittel zur Umstimmung der Verbündeten Regierungen unversucht lassen will, so verdient sein Streben volle Anerkennung. Zustimmung, in die sich Hoffnung auf Erfolg mischt, weil gegenwärtig unser auswärtiges Amt eine erneute Rundfrage bei den in Betracht kommenden Reichsämtern hält, der Zeitpunkt für das Vorgehen des Deutschen Vereins also sehr günstig gewählt ist.

• • •

Mit Nebelsignalen für Fischdampfer

hat sich kürzlich das englische Admiralitätsgericht aus Anlaß einer Kollision beschäftigt und einen Fischdampfer verantwortlich für den Unfall gemacht, weil er zwar in Übereinstimmung mit Art. 15 a »mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton« abgegeben, dagegen unterlassen hat, »mindestens alle zwei Minuten abwechselnd einen Ton mit dem Nebelapparat zu geben und die Glocke zu läuten.« Eine Bestimmung, die der für britische Fischerfahrzeuge giltige Art. 9 (g) vorschreibt, während bekanntlich deutsche Fischerfahrzeuge unter gleichen Verhältnissen verpflichtet sind »mindestens jede Minute einen Ton, Dampffahrzeuge mit der Dampfpfeife oder Sirene, Segelfahrzeuge mit dem Nebelhorn, zu geben, und danach die Glocke zu läuten.« So bedauerlich dieser Mangel an Übereinstimmung zwischen der deutschen und englischen Verordnung ist, wir wollen diesmal nicht die Konsequenzen daraus ziehen, sondern nur feststellen, daß der Führer des britischen Trawlers bekennen mußte, niemals nach der Vorschrift des Art. 9 sondern stets nach Art. 15 a verfahren zu haben. Er habe aus dem Art. 15 herausgelesen, daß Dampfschiffe im Sinne dieses Artikels auch Fischdampfer seien. Leider wissen wir nicht, ob es sich hier um die Ansicht eines Einzelnen oder um einen Kollektivbegriff handelt. Auch wäre es jedenfalls sehr wünschenswert zu erfahren, wie sich die Führer unserer Fischdampfer den Nebelvorschriften gegenüber verhalten. Ob sie im Nebel ihr Schiff für »ein Dampffahrzeug, welches Fahrt durch das Wasser macht« (Art. 15 a) halten, wie es der englische Schiffsführer getan hat, oder ob sie nach der Kaiserl. Verordnung vom 10. Mai (Art. 1 i) handeln?

• • •

Die einem Lotsen entzogene Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes

durch das Seeamt zu Hamburg (Strandung Dampfer »Helen Heidmann« S. 337) gibt einem Leser zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Nach meiner Meinung war weder der Reichskommissar zum Stellen seines Antrages noch das Seeamt zum Entziehen des Schiffergewerbes an einem Lotsen befugt, räumt der § 26 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen doch nur dann das Recht zu einer solchen Maßregel ein, wenn »ein deutscher Schiffer oder Steuermann den Unfall oder dessen Folgen . . . . verschuldet hat«. Hier handelte es sich aber um einen Lotsen, der *zufällig* das Schifferpatent hatte, zur Ausübung seines Lotsenberufes dieses Patentes aber nicht bedurfte. Während Seeamt und Reichskommissar wohl das Recht haben, festzustellen, ob Mängel des Lotsenwesens (§ 4 ad 3) vorliegen, fehlt ihnen doch das Recht, einem Lotsen die Befugnis zur Ausübung eines Gewerbes zu entziehen, das er bei dem Unfalle gar nicht ausgeübt hat. Er beging seinen Irrtum als Lotse und nicht als Schiffer oder Steuermann. Es gab nur ein Mittel, ihn zu disziplinieren, die Entsetzung von seinem Amte, und von diesem hat seine vorgesetzte Behörde Gebrauch gemacht. Ich verschließe mich durchaus nicht der Logik in den Ausführungen des Reichskommissars, wenn er seinen Antrag nicht als strafrechtliches Mittel, sondern als eine Maßnahme im Allgemeininteresse gestellt hat, — aber, so natürlich das alles klingt, nach dem Gesetz waren beide Instanzen, Reichskommissar und Seeamt, zu ihrem Schritt nicht berechtigt. P.

Anmerkung der Redaktion. Wenn Herr P. ein gutes Gedächtnis hat, dann wird er sich erinnern, daß ähnliche Bedenken, wie er sie im Vorstehenden gegen die Stellungnahme des Reichskommissars und gegen den Spruch des Seeamts geltend gemacht hat, vor drei Jahren (Siehe »Hansa« 1901, S. 15, 50, 85, 158) laut wurden, als *demselben* Lotsen im Kollisionsfalle (Milano-Wiscombe Park-Weser) vom Seeamt zu Hamburg das Schifferpatent entzogen wurde. Auch damals wurde, nur noch ausführlicher, als es Herr P. jetzt getan hat, die Kompetenz des Seeamts und des Reichskommissars bestritten. Nicht nur von juristischer Seite auch durch verschiedene Urteile des Kaiserl. Ober-Seeamts — in einem (Band 3, 760) heißt es sogar: es kommt nicht darauf an, ob der Schiffer etc. das betreffende Gewerbe als solches zum Erwerbe betreibt — ist in Übereinstimmung mit dem gesunden Menschenverstand ausgesprochen worden, daß Seeämter zur Entziehung des Schiffer- oder Steuermannsgewerbes bei einem Lotsen befugt sein müssen, wenn durch seine Schuld ein Unfall entstanden ist und er hierbei in der Ausübung seines Lotsengewerbes bewiesen hat, daß ihm auch die Eigenschaften fehlen, die das Gesetz von dem Inhaber eines Schiffer- oder Steuermannspatentes im Interesse der öffentlichen Sicherheit verlangen muß. Logisch ist dieser Standpunkt doch durchaus begründet. Soll einem Lotsen, der sich als Navigateur vollständig unfähig bewiesen hat und dem, hätte

er ebenso als Schiffer gehandelt, die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes entzogen wäre, das Recht, wenn er es hat, belassen werden: Schiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen? Wir meinen vielmehr, daß die Seeämter die Pflicht haben, unfähige Personen als solche durch Entziehung der Gewerbebefugnis zu stigmatisieren. Nicht um sie zu bestrafen, sondern um Menschenleben und Eigentum vor ihnen zu schützen. Um wie viel mehr ist eine solche Forderung für den vorliegenden Fall berechtigt, wo es sich um einen Mann handelt, der leider an Gehirnerweichung leidet. Den angeführten lassen sich noch eine ganze Anzahl anderer Gründe hinzufügen, die alle die Berechtigung des Reichskommissars und Seeamts zu ihrem Vorgehen unterstützen.

Unsichtbare Feinde des Seemanns (Wachdienst der Schiffsoffiziere).

Von Kapt. E. M., Danzig.

(Schluß.)

An nachstehendem Beispiel möge illustriert werden, welche generellen Orders mindestens darin enthalten sein müßten:

»Der wachhabende Offizier hat zu bedenken, daß er bei Antritt der Wache als rechtmäßiger Vertreter des Kapitäns die volle Verantwortlichkeit für die sichere Navigierung des Schiffes zu übernehmen hat.

Er ist daher verpflichtet sich vorher aus dem ihm in Kartenzimmer zur Verfügung stehenden Material, wie Seekarten, Segelanweisungen etc. auf's eingehendste zu informieren und die im Orderbuch enthaltenen Befehle auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Hat er bezüglich dieser Befehle, besonders des vom Kapitän angeordneten Kurses irgend welche Bedenken, so hat er denselben sofort zu benachrichtigen.

Selbständige Änderungen dieser Befehle, insbesondere des Kurses darf er nur zur Abwendung unmittelbarer Gefahr vornehmen.

Ehe er von seinem Vorgänger die Wache übernimmt, ist er verpflichtet sich von demselben alle notwendigen Informationen über den Verlauf der letzten Wache geben zu lassen insbesondere: gesteuerte Kurse und abgelaufene Distanzen, etwa gesichtete oder passierte Landmarken, bezw. Leuchtfeuer, sowie deren Peilungen und Abstände.

Die Resultate etwaiger astronomischer Beobachtungen und Deviationsbestimmungen.

Wind und Wetter, bezw. etwaige auffällige Veränderungen im Stand der meteorologischen Instrumente,

etwa gesichtete Schiffe; Beschäftigung der Decksmannschaft etc.

Während der Dunkelheit hat der abzulösende Offizier so lange auf der Brücke zu verbleiben, bis sich die Augen seines Nachfolgers an die Dunkelheit gewöhnt haben.

Das Order-Buch ist vor Antritt der Wache zu unterschreiben und hat sich der abgelöste Offizier davon zu überzeugen, daß dieses geschehen ist.

Mündliche Orders dürfen nur im Notfalle angenommen werden. Enthält das Order-Buch keine Eintragungen des Kapitäns, so ist dies nachträglich zu veranlassen. Der abgelöste Offizier hat sofort die Eintragungen über seine Wache in die Journalkladde mit Tinte zu machen und mit seinen Initialen zu versehen.

Der wachhabende Offizier darf seinen Posten auf der Kommandobrücke ohne besondere Erlaubnis des Kapitäns, oder formelle Ablösung durch einen anderen zur Übernahme einer Wache autorisierten Schiffsoffizier keinesfalls verlassen. Während der Wache hat derselbe vor allen Dingen auf die sichere und sachgemäße Navigierung des Schiffes seine vollste Aufmerksamkeit zu lenken und jede Gelegenheit zu benutzen um den Schiffsort durch Landpeilungen oder astronomische Beobachtungen zu kontrollieren. Genaue Deviationsbestimmungen sind so oft als möglich zu machen. Sämtliche Beobachtungen und Peilungen sind in einem besonderen Notiz-Buch (Brücken-Buch) so zu notieren, daß dieselben jederzeit kontrolliert und nachgerechnet werden können.

Während der Nacht haben astronomische Beobachtungen und Deviationsbestimmungen zu unterbleiben, sofern der ordnungsmäßige Ausguck darunter leidet. Bei Ablösung der Wache ist jedoch, wenn irgend möglich, stets eine Deviationsbestimmung vorzunehmen.

Der wachhabende Offizier hat dafür Sorge zu tragen, daß Ausgucks und Ruderposten ordnungsmäßig besetzt und abgelöst werden. Die abgelösten Mannschaften haben stets Meldung zu erstatten, und zwar hat der Rudersmann den Kurs, der Ausgucksmann das ordnungsmäßige Brennen der Lampen zu melden.

Nachts sind alle halbe Stunde Glasen zu schlagen. Der Ausgucksmann ist anzuhalten, daß er bei jedesmaligem Glasenschlagen das Brennen der Lampen laut meldet.

Die internationalen Vorschriften über das Straßenrecht auf See sind strengstens zu befolgen.

Beim Eintritt unsichtigen Wetters ist der Kapitän sofort zu benachrichtigen. Bis zum Erscheinen des Kapitäns sind Artikel 15 und 16 strengstens zu befolgen. Die Fahrt des Schiffes ist auf so langsam wie möglich zu reduzieren. Im Übrigen sind alle Vorsichtsmaßregeln anzuwenden, welche durch die Lage geboten erscheinen; insbesondere der Ausguck, wenn irgend möglich, durch 2 Mann zu besetzen.

Die Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke entbindet den wachhabenden Offizier von keiner seiner Verpflichtungen. *Solange ihm der Kapitän nicht ausdrücklich mitteilt, daß er persönlich das Kommando zu übernehmen wünscht, hat er nach wie vor das Recht und die Pflicht nach den ihm gegebenen Direktiven selbständig zu handeln.*

Dem Kapitän sind in jedem Falle bei Tage sowohl wie bei Nacht zu melden:

Veränderungen des Wetters, welche die Navigierung beeinflussen könnten.

Das Insichtkommen von Feuern oder sonstigen Landmarken.

Auffällig abweichende Resultate in astronomischen Beobachtungen oder Deviationsbestimmungen.

Sonstige wichtige Ereignisse, welche eine Änderung der bisherigen Dispositjonen herbeiführen könnten.

Dem wachhabenden Offizier ist das Rauchen sowie die Einnahme alkoholhaltiger Getränke während der Wache strengstens untersagt.

Die unterzeichneten Offiziere bescheinigen hiermit, daß Sie von von obigen Instruktionen Kenntnis genommen haben.

Der Wert solcher Bestimmungen dürfte wohl jedem so klar sein, daß es zwecklos erscheint, weitere Worte darüber zu verlieren. Außerdem lassen sich dieselben stets der Individualität des Schiffsbetriebes anpassen und ad libitum von Fall zu Fall ergänzen.

Da diese Lösung der Frage bisher in den verschiedenen Vereinen noch nicht diskutiert ist, würde es dem Verfasser angenehm sein, das Urteil seiner seefahrenden Kollegen zu erfahren. Die Hauptschwierigkeit würde voraussichtlich darin bestehen, daß sich die See-Berufsgenossenschaft wahrscheinlich schwer entschließen würde, die obligatorische Einführung des Orderbuchs in ihre Bestimmungen aufzunehmen. Fakultativ bleibt es jedoch jedem Schiffsführer unbenommen, von diesem Mittel die Sicherheit seines Schiffsbetriebes zu erhöhen, den ausgiebigsten Gebrauch zu machen.

Akademie der Handelsmarine*).

In einer der letzten Nummern der Zeitschrift »Seefahrt« befindet sich ein Artikel, der mir Veranlassung gibt, an dieser Stelle um das Wort zu bitten zu einer Entgegnung. Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine hat mit seiner stattlichen Mitgliederzahl erreicht, nach Außen hin die maßgebende Instanz für Alle zu scheinen, — auch Nichtmitglieder genießen ja indirekt von ihm erstrebte und manchmal erreichte Vorteile — leider aber hat man auch Grund, die Usurpierung unseres ganzen Standes durch den genannten Verein zu bedauern. Gerade in der jüngsten Zeit will es mir dünken, als führe der Weg der Vereins, alles Mögliche für uns zu erreichen, schief und wie vor einigen Jahren, freilich nach einer anderen Seite hin, die Bremse notwendig geworden war, so muß auch heute dem Verein und seiner Tendenz, speziell in Bezug auf Veröffentlichung von Zuschriften, ein entschiedenes Halt zugerufen werden. Der gedachte Artikel beglückt uns mit dem allerneuesten »phantastischen« Plan, mit der Gründung einer Akademie der Handelsmarine. Es ist ja unvermeidlich, daß bei den mannigfachen Bestrebungen, uns Schiffsoffiziere in der Gesellschaft zu vollem Ansehen zu bringen, auch ab und zu über das Ziel weit hinausgeschossen wird; es ist dies vielleicht gut, denn oft findet sich zwischen viel Spreu wenigstens ein Weizenkorn, aber daß der Verein der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine dieser »kühnen Idee« einstimmig den Rücken deckt, ist schlechthin unverständlich. Wie der Verfasser, ein Herr J. K., sich diese Akademie denkt, hat er leider nicht verraten, seine Gründe gipfeln in dem Zweck »ein besseres Offizierskorps zu schaffen und unseren ganzen Stand auf ein höheres geistiges Bildungsniveau zu heben.« —

Mir drängt sich die naheliegende Frage auf: ist es unser Beruf, der mehr von uns verlangt, als was wir bis heute wissen, oder ist es nur der Wunsch, nach außen hin persönlich an Ansehen zu gewinnen? Der Entwicklung der Schiff-

*) *Anmerkung der Redaktion.* Die gegen die Errichtung einer »Akademie der Handelsmarine« vom Herrn Verfasser vorgebrachten Bedenken, insbesondere seine Befürchtung in sozialer Richtung und seine Zweifel am Zweck eines derartigen Instituts, haben unseren Beifall. Aus diesem Grunde haben wir die anfänglichen Bedenken gegen die Veröffentlichung des Aufsatzes, weil er sich gegen den Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere wendet, zurückgestellt. Schließlich ist es vielleicht auch ganz dienlich, wenn dem Urteil, das sich in letzter Zeit über die Tendenz dieses Vereins gebildet hat, öffentlich von einem Schifffsoffizier Ausdruck gegeben wird, der als früheres Mitglied des Vereins auch seinem Verwaltungsrat angehört hat.

fahrt entsprechend haben sich ganz von selbst die Ansprüche auf unsere Ausbildung gemehrt, aber was der Weltverkehr dabei von uns Schiffsoffizieren mehr verlangte, haben wir uns längst angeeignet. Und steigerte sich — um bloß einen Punkt herauszugreifen — die Schnelligkeit unserer Schiffe auch in der Folge noch, so könnten wir auch jeder daraus entstehenden Anforderung, soweit sie für die Navigation in Betracht käme, getrost entgegensehen; wir sind ihr vollständig gewachsen. Der Vergrößerung des Betriebs haben wir uns stets erst anzupassen, aber da kann nur die Praxis und ein offenes Auge zum Ziele verhelfen — keine Akademie. Zu was also, wenn nicht zur Vermehrung der Kenntnisse in der Navigation und im Dienst an Bord, kann uns die Akademie verhelfen, was sollen wir mit der Universität für Schiffsoffiziere? Sie wird uns höchstens unserem Beruf entfremden; die Wissenschaft, das darf man nie vergessen, hat unseren mächtigsten Verkehrszweig, die Schiffahrt, nicht zu dem gemacht, was sie heute ist; an Bord selbst hat man mit wissenschaftlicher Arbeit noch wenig vermocht; jedes Handeln, jede Anordnung im heutigen Großbetrieb auf modernen Schiffen muß den gegebenen Verhältnissen entsprechen und das läßt sich nicht auf der Schulbank erlernen. Wissenschaftliche Fragen überlasse man dem hierzu berufenen Institut, der deutschen Seewarte.

In dem bewußten Artikel klagt Herr J. K., daß eine Menge deutscher Kapitäne, teilweise Reserveoffiziere der Kaiserl. Marine, in ihrer Muttersprache schon von jedem Realschulabiturienten übertroffen würden. Selbst, wenn diese Behauptung sich beweisen ließe, würde das kein Motiv sein für Andere, später nach bestandenem Schifferexamen noch ein Jahr auf die Hochschule zu gehen. Es steht ja Jedem frei, sich durch Erlernung fremder Sprachen und im Privatstudium wissenschaftlicher Fragen sich weiterzubilden, aber dieses Streben mit dem Berufe zu verbinden und in einen obligatorischen Schulbesuch zu zwängen, ist bei unseren Verhältnissen unrichtig.

Dank der ganz hervorragenden Leitung und kaufmännischen Verwaltung unserer Schiffahrtsgesellschaften mit ihrem ausgedehnten Agentennetz ist für uns Seeleute im Auslande wenig zu tun übrig geblieben; worin wir aber durch Rat und Tat unsere Reedereien manchmal unterstützen können, das wird uns auch die Akademie nicht beibringen. Es ist ja sehr löblich, das Bestreben zu haben, für die mannigfachen Forderungen um Gehaltsaufbesserung den Reedern auch ein Mehr von unserer Seite anzubieten, aber meines Erachtens sollte man warten, bis diese selbst das Verlangen an uns stellen, da sie sicher besser wissen, was der Verbesserung bedürftig ist. — Glücklich haben wir die langen Erörterungen, die das Dreiwachensystem, das Ruderkommando und die Schulschiffsfrage notwendig gemacht haben, hinter uns, da beschwört man uns schon wieder ein neues Streitgespenst am grauen Horizont herauf, denn trotz der schönen Phrasen, mit denen geziert es uns offeriert wird, halte ich das Projekt danach angetan, von Neuem Gärung hervorzurufen und das sollte vermieden werden.

Herr J. K. zieht dann einen wunderbaren Vergleich zwischen den Maschinisten und uns. Im Hinweis auf den späteren Technikumbesuch der Maschinisten schreibt er wörtlich: »bei den Maschinisten die Bedingungen so ungünstig: meistens Leute aus kleinen Verhältnissen, früh verheiratet und fast nie in der Lage, während dieses einen Jahres den Unterhalt für sich und ihre Familie aus ihren Ersparnissen ohne pekuniäre Hilfe zu bestreiten, — hier die Bedingungen so günstig: fast alles Leute aus den besten Kreisen mit vorzüglicher Schulbildung und wahrscheinlich einer Riesenfreude, einmal ein Jahr mit stichhaltiger Entschuldigung an Land zubringen zu können«. Um mit dem Schluß zu beginnen — Sie haben den Nagel auf den Kopf getroffen, werter Herr J. K., ein Jahr mit stichhaltigem Grund an Land bleiben zu können, dieser Wunsch mag ja auch der Vater des Gedankens gewesen sein, bloß fragt es sich, ob die Reeder, nun sie den Grund kennen, gerne darauf eingehen. In einem kleinen Widerspruch mit der obenerwähnten Äußerung, »so und so viele Kapitäne und Reserveoffiziere sprechen nicht richtig Deutsch«, steht der Passus »aus den besten Kreisen mit vorzüglicher Schulbildung« (Deutsch mangelhaft??) Im Beruf kommt es außerdem doch hauptsächlich darauf an, daß man etwas »besseres« leistet und die Herkunft wird stets hinter der Leistung zurücktreten müssen. Ferner solle man die Parallele zwischen Deck- und Maschinenpersonal nicht in dieser Weise in der Öffentlichkeit weiterziehen, es ist häßlich genug, daß an Bord das Zusammenarbeiten und Zusammenleben zuweilen recht erschwert ist. In gleicher Weise sollte der Verein der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine vermeiden, immer und immer wieder Vergleiche zwischen Bremen und Hamburg zu stellen, und die Schriftleitung sollte nicht bereitwilligst dulden, daß, um bloß an ein Eingesandt in der Neujahrsnummer der »Seefahrt« zu erinnern, Hamburger Reedereiverhältnisse coram publico, dazu noch ganz ungerechtfertigtermaßen, gegeißelt werden. Um übrigens dies bewußte Neujahrs-Eingesandt mit einem Worte zu streifen: wie man sich bettet, so schläft man; das ist in der ganzen Welt so und wer sich selbst tadellos benimmt, dem werden auch unsere »Vorgesetzten in Zivil«, wie es dort so nett heißt, anständig begegnen.

Zurück zum kühnen Traum der Akademie! Wie werden wir uns denn nach der Verwirklichung dieses Plans verhalten? Will man denn den Unter-

schied zwischen moderner und alter Richtung in unserm Stande noch schroffer gestalten?! Auch wird es nicht jedem der Jüngeren möglich sein, ein Jahr an Land zu bleiben und Student zu spielen. Solch ein armer Teufel aus weniger »gutem Kreis« wird sich denn höchst unglücklich vorkommen; er wird sich vielleicht, trotzdem er sehr tüchtig ist, zurückgesetzt fühlen und dieser Zustand mag ihm die Freude am Beruf nehmen. Sehen Sie, Herr J. K., solche Verhältnisse könnten die Früchte Ihres Traumes sein und die können wir nimmermehr gutheißen. Unsere alten Kapitäne, denen die deutsche Handelsschiffahrt ihr Prestige mitverdankt und die auch den neuesten Anforderungen gerecht geworden sind, haben auch keine Akademie besucht. — Die werden sich nebst vielen Anderen eines Lächelns nicht erwehren können und deshalb ist es unverständlich, wie der Verein der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine jenem Artikel in öffentlicher Versammlung offiziell vollste Anerkennung aussprechen konnte.

Wie Herr J. K. übrigens durch seinen Schlußsatz: »Die große Menge wird es sich wohl angelegen sein lassen, mit feilen Witzen über diesen »phantastischen Plan« zu spotten, während weitschauende Männer, reich an Geist und Taten und tüchtige Jünglinge, ihrer Väter nicht unwert, mutig für die Erreichung dieses großen Zieles kämpfen« jeder Diskussion und Aussprache eo ipso den Boden entzieht, finde ich zum Mindesten unbillig, um mich nicht eines schärferen Ausdrucks zu bedienen. Aber trotz des schon erhaltenen Vorwurfs habe ich mir diese Ausführungen erlaubt, um dadurch zu zeigen, daß, ungeachtet der 1300 Mitglieder des Vereins, nicht alle Offiziere der Handelsmarine der Richtung J. K. folgen. Auch wir, die wir das Anerbieten, Professoren aus uns zu machen, dankend ablehnen, sind von dem Wunsche beseelt, dem Stand der Schiffsoffiziere sein Ansehen in jeder Weise zu erhalten und zu vermehren, dadurch, daß wir uns allen Lagen und Verhältnissen unseres Berufes in treuer Pflichterfüllung, zunächst ohne Rücksicht auf unsere Person, anpassen: zu der Seefahrt- und unserem Besten.

Ferdinand Hefele
Offizier in der Hamburg-Amerika Linie

Die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, insbesondere ihre Freibordregeln in englischer Beleuchtung.

Eigentlich hätte der Titel noch verlängert werden müssen, da auch die Bestimmungen des deutschen Auswanderergesetzes besprochen und mit dem englischen Gesetz verglichen worden sind. Verglichen und geprüft von einem Sonderausschuß des englischen Unterhauses, der seit Wochen Erhebungen über die Schiffahrtsgesetze anderer Länder anstellt. Bekanntlich dringen englische Reedereikreise auf eine Reform entweder der eigenen Gesetze, um sie ausländischen gleichzumachen, oder ausländischer, um sie mit britischen in Übereinstimmung zu bringen. Zur Prüfung der Stichhaltigkeit von Beschwerden, die über verschiedene ausländische Seegesetze laut geworden sind, holt der Ausschuß die Ansicht von Männern ein, die nach Beruf und Erfahrung zu einem sachkundigen, unparteiischen Urteil geeignet erscheinen. Zu diesen Personen hat die parlamentarische Körperschaft auch den britischen Generalkonsul in Hamburg, Sir William Ward gezählt, insofern sie von ihm Aufschluß über die deutschen Unfallverhütungsvorschriften und die Art ihrer Anwendung forderte. Die Aussagen dieses kompetenten Beurteilers haben, weil sie entschieden für deutsche Verhältnisse schmeichelhaft lauten, die Zuhörer nicht immer befriedigt. Dieser Eindruck drängt sich unwillkürlich auf, wenn man beobachtet, wie durch Zwischenfragen versucht worden ist: das eine oder andere günstige Urteil über unsere Seegesetzgebung abzuschwächen.

Wenn wir im Nachstehenden die Aussagen des britischen Generalkonsuls wiedergeben, so denken wir nicht an eine wörtliche Übersetzung. — Sie wäre unzweckmäßig, weil Sir William Ward über verschiedene Verhältnisse eingehend spricht, die für sein Auditorium neu, für uns aber längst bekannt sind. Auch wären wir gezwungen, den Berichterstatter auf einige Unrichtigkeiten aufmerksam zu machen. Das ist aber nicht unsere Absicht, sondern wir wollen den Lesern nur mitteilen, welchen Wert der britische Generalkonsul den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und anderen Verordnungen zur Erhöhung der Sicherheit von Menschen und Eigentum auf deutschen Schiffen beimißt.

Nachdem Sir William über den Charakter der deutschen Freibordregeln einige Angaben gemacht hatte und nachdem er vergeblich nach den Gründen gefragt worden war, die für die Beschränkung der Konzession zur Beförderung von Auswanderern maßgebend sein können (Siehe Näheres im Gesetz über das Auswandererwesen vom 9. Juni 1897 §§ 3, 4 und 5), wurde er nach seinem Urteil über die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft gefragt: »Ich glaube«, antwortete er, »daß sie sich sehr gut mit unseren eigenen messen können, wenn ich auch nicht als Fachmann den Wert der einzelnen Bestimmungen über Anker, Trossen, Boote etc. zu beurteilen vermag«. Nachdem er die Gründe aufgezählt hat, aus denen von einer Einführung der englischen Freibordregeln bei uns Abstand genommen worden sei, urteilt er über unsere Tiefladelinie: »Im Ganzen genommen kann man aussprechen, daß die deutschen Vorschriften keinen größeren Freibord als die des Handelsamtes gestatten; ist nach ihnen in einzelnen Fällen eine tiefere Beladung als nach unseren Vorschriften möglich, so gleicht sich das in anderen Fällen wieder aus. Weil die deutsche Ladelinie tatsächlich auf einer anderen Methode als die englische aufgebaut ist, ändert sich auch, insbesondere bei Schiffen modernen Typs, das Ergebnis in der Berechnung.« Hierauf wendet sich Sir William dem Beschluß der vorjährigen Genossenschaftsversammlung zu, wonach einer vom Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft zu ernennenden Sachverständigenkommission das Recht eingeräumt werden soll, fortlaufend darüber Erfahrungen zu sammeln, wie sich die Vorschriften über den Freibord in der Praxis bewähren, und welche nach Ablauf von 3 Jahren der Genossenschafts-Versammlung durch Vermittelung des Vorstandes darüber

Bericht zu erstatten hat, ob und bejahendenfalls welche Abänderungen und Ergänzungen sich auf Grund der gewonnenen praktischen Erfahrungen als wünschenswert erweisen.

Auf diesen Punkt lenkte Sir William besonders die Aufmerksamkeit des Ausschusses, als auf eine zur Nachahmung sehr empfehlenswerte Einrichtung.

Die zur Herbeiführung der Seetüchtigkeit erlassenen Vorschriften in England und Deutschland sind, wie Sir William weiter aussagte, im Ganzen einander gleichwertig. Im Besonderen sei aber die deutschen Reedern auferlegte Verpflichtung zum Einbau wasserdichter Schotten in ihren Schiffen erheblich schärfer, als sie englischen Reedern, selbst solchen von Auswandererschiffen, durch die Regeln des Handelsamtes auferlegt würde. Indem der Berichterstatter dann nochmals auf die Freibordregeln zurückkam, hob er hervor, die Aufmerksamkeit auf den Umstand hinlenken zu wollen, daß die britischen Freibordvorschriften aus dem Grunde sehr der Revision bedürftig seien, weil sie nicht auf Schiffe modernen Typs zugeschnitten sind. Das Ergebnis seiner Darlegungen war: »Ich bin der Meinung, daß die unterschiedslose Übertragung aller britischen Vorschriften zur Sicherheit der Schiffahrt auf deutsche Schiffe, die britische Häfen aufsuchen, unnötig ist, weil die deutschen Gesetze, wenn nicht in jeder Beziehung, so doch in mancher strenger als unsere eigenen sind. Deßhalb würde ich eine Übertragung für sehr unverständig halten.« —

An diese Darlegungen knüpften sich mehrere Fragen, die hauptsächlich vom Vorsitzenden Herrn Bonar Law aber auch von Mitgliedern des parlamentarischen Ausschusses an Sir William Ward gerichtet wurden. In der Form, wie sie gestellt wurden, lag ohne Zweifel die Absicht, den Eindruck des Schlußurteils des Berichterstatters abzuschwächen. Daß deutsche Schiffahrtsverordnungen strenger als englische sein könnten, hielten die Herren nicht für möglich. Immer wieder führten sie Beispiele an, aus denen das Gegenteil hervorgehen sollte. Alle möglichen Gebiete, auch das politische, wurden gestreift, nur um zu dem Schluß kommen zu können, daß es für die englischen Reeder praktisch sei, wenn die englischen Gesetze auf deutsche Schiffe in englischen Häfen angewandt würden. Wir glauben, die Verwirklichung dieses Planes würde für die englischen Reeder nachteilig, oder nach den Worten des britischen Generalkonsuls — sehr unverständig sein. Deutschland ist in seiner sozialpolitischen Gesetzgebung anderen Nationen weit voraus. Soweit, daß der letzte Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft sagen konnte:

»Wir haben in Deutschland einen großen Vorsprung, sowohl in der Fürsorgepflicht wie auf dem Gebiete der Unfallverhütung vor allen anderen Nationen. Diesen Vorsprung dürfen wir aber nicht durch ein »zu viel« paralysieren, da sonst nur allzu leicht unsere Reederei eine Schwächung erleiden und hierdurch die Hauptfürsorge, der »Unterhalt« unserer Seeleute, gefährdet werden könnte. Das Bessere würde in diesem Falle der Feind des Guten sein«.

England würde sich doch sehr ins eigene Fleisch schneiden, wenn — als Repressalie — alle deutschen Vorschriften auf englische Schiffe übertragen werden müßten. Welche Belastung für die englische Schiffahrt, wenn die deutsche Regierung den Reedern aller englischen Schiffe in deutschen Häfen die Fürsorgepflicht gegenüber ihrer deutschen Mannschaft in demselben Umfang auferlegen wollte, wie sie deutsche Reeder gegenüber Ausländern unter ihrer Besatzung zu tragen haben.

Überhaupt sollte man sehr vorsichtig mit dem Übertragen der sozialpolitischen Gesetze eines Landes auf die Bewohner eines anderen sein. Dagegen spricht eine Anzahl unüberwindlicher Imponderabilien. Die Verschiedenartigkeit in der Natur der Völker, in der Verfassung der Länder, in der Zusammensetzung der Regierungsparteien, in der Art der Fahrten, auf denen die Mehrzahl der Schiffe beschäftigt sind. Man sollte deßhalb das Gute nehmen, wo es sich ohne Zwang ergreifen läßt, nicht aber auf andere Nationen übergreifen, die selbst sozialpolitisch tätig sind.

Unser englischer Brief.*)

Dr. C. H. P. Inhuelsen.

Die moderne Behauptung, daß die Bereitwilligkeit in Seegefahr Hilfsdienste zu leisten, einzig und allein auf die Aussicht auf Bergelohn zurückzuführen ist, erinnert an die nicht minder unrichtige Behauptung, daß Ärzte und Anwälte nur tätig werden, falls ein Honorar zu erwarten steht. Immerhin wird man einzuräumen haben, daß, falls die Seerechte den Bergelohnanspruch aufheben würden, die Bereitwilligkeit zur Leistung von Hilfsdiensten in Seegefahr abnehmen wird, und daß, falls ein einzelner Seestaat den Anspruch abschaffen würde, die Schiffe dieses Staates eine höhere Versicherungsprämie zahlen müßten. Der Anspruch auf Bergelohn wird heute als derartig selbstverständlich angesehen, daß es auf den ersten Blick befremdet, daß das englische Recht Schiffe kennt, gegen welche ein Urteil auf Zahlung von Bergelohn nicht erwirkt werden kann, und daß während der Leistung der Hilfsdienste nicht immer festzustellen ist, ob es sich um ein Schiff dieser Klasse handelt. Ein in Newcastle gebauter Dampfer befand sich auf seiner ersten Reise nach Kanada in Seegefahr und wurde von einem Passagierdampfer einer schottischen Reederei nach Newfoundland getaut. Die schottische Reederei arrestierte den Dampfer in Newfoundland und klagte dort auf Zahlung von Bergelohn**). Der Dampfer wurde gegen die übliche Sicherheitsleistung freigegeben und bald darauf in Kanada als Eigentum des Ministeriums für Eisenbahnen und Kanäle eingetragen. Die Klage auf Bergelohn wurde in Newfoundland mit der Begründung abgewiesen, daß der Dampfer zurzeit der Hilfeleistung Eigentum der Krone gewesen sei und deßhalb weder arrestiert, noch auf Bergelohn verklagt werden könne. Diese Entscheidung ist von der höchsten Instanz in London bestätigt worden. In der Begründung wird ausgeführt: »Der Dampfer war Eigentum der Krone und befand sich in den Händen von Angestellten und Beauftragten der Krone. Die Klage ist abzuweisen, weil Niemand ein Urteil gegen die Krone erwirken kann. Es entsteht allerdings eine außerordentliche Sachlage, falls die hier fraglichen Hilfsdienste nicht honoriert werden, und es würde zu bedauern sein, falls die Regierung die Entschädigung auch weiterhin verweigern sollte. Es würde darin eine Warnung liegen, Schiffen der Krone keine Hilfsdienste zu leisten. Der Regierung sei daher mit dem Vorderrichter zu raten, die geleisteten Dienste zu honorieren.« (Judicial Committee of the Privy Council. 16. Juli 1903. Young v. ss. Scotia.) Das Urteil würde ebenso gelautet haben, falls der Passagierdampfer ein deutscher Dampfer gewesen wäre. Das Urteil wird nicht damit begründet, daß ein britischer Dampfer der britischen Krone unentgeltliche Dienste zu leisten hat.

*) Der bekannte deutsche Rechtsanwalt in London, Herr Dr. Inhuelsen, der in früheren Jahren in verschiedenen deutschen Zeitschriften literarisch tätig war und der für die »Hansa« in den Jahren 1892 bis 1899 regelmäßige Berichte über die englische Seerechtssprechung veröffentlicht hat, wird unter dem von ihm gewählten Titel »Unser englischer Brief« seine Mitarbeit wieder fortsetzen.

**) Über diesen Fall haben wir bereits kurz auf S. 399, Jahrgang 1903 berichtet.

Ein dringlicher Anspruch gegen das Schiff selbst entsteht nicht, falls die Tau- und Schleppdienste nicht in Seegefahr, sondern auf Grund gewöhnlicher Verträge geleistet werden. Eine englische Reederei hatte auf Grund gewöhnlicher Verträge zwei französische Segelschiffe von Havre nach Antwerpen und Falmouth getaut und verklagte die in Bordeaux domilizierte, französische Reederei in England auf Zahlung der vertragsmäßigen Entschädigung von £ 300, das englische Gericht erachtete seine Zuständigkeit für begründet und gestattete der Klägerin, die Klage in Bordeaux zuzustellen. Nachdem die Beklagte die Einlassungsfrist hatte verstreichen lassen, beantragte die Klägerin beim englischen Gericht ein Versäumnisurteil. Dieser Antrag wurde indessen abgewiesen, mit der eigenartigen Begründung, daß für derartige Versäumnisurteile kein Buch angelegt sei. Die Berufungsinstanz hob die Entscheidung wieder auf und erließ das beantragte Versäumnisurteil. Die allgemeinen Prozeßregeln über Versäumnisurteile seien auch für Seesachen maßgebend; daß Fälle dieser Art gegen den Schiffseigentümer höchst selten seien, könne keinen Unterschied machen. (High Court of Justice. 7. Dez. 1903. The Madelaine & Anatré Theodore).

Aus dem vorstehenden Falle könnte man folgern, daß die englischen Firmen nicht geneigt sind, ihre Ansprüche bei ausländischen Gerichten geltend zu machen. Wie dem auch sein mag, der nachfolgende Fall zeigt, daß Prozesse im Auslande zu beträchtlichen Komplikationen führen können. Am 26. Juni 1900 verpfändete die Manar Steamship Co. ihren Dampfer »Manar« dem Northern Trust Ld. zur Sicherung eines Darlehns von £ 16,000. Im Jahre 1901 lieferte die Newcastle-Firma Strachan Bros. dem Dampfer necessaria im Werte von £ 755. Im März 1902 nahm der Northern Trust kraft seines Pfandrechts von dem Dampfer Besitz und schloß einen Frachtvertrag ab, dessen Ausführung den Dampfer in den französischen Hafen St. Nazaire brachte. Strachan Bros. beeilten sich, den Dampfer und den Frachtanspruch gegen die französischen Ladungsempfänger in St. Nazaire zu arrestieren, und der Northern Trust leitete ebenfalls in St. Nazaire ein gerichtliches Verfahren gegen den Dampfer ein. Am 17. Juni 1902 gab das französische Gericht dem Northern Trust auf, die von Strachan geforderten £ 755 sicher zu stellen, und ordnete weiter an, daß Strachan Schadloshaltung für den Fall zu garantieren hätten, daß der Arrest des Dampfers und des Frachtanspruchs nicht aufrecht erhalten werden sollte. Der Northern Trust bestellte die Sicherheit, und der Dampfer wurde freigegeben. Inzwischen hatten Strachan beim englischen Gerichte ein Versäumnisurteil gegen die Manar Steamship Co. erwirkt, und dieses englische Urteil wurde am 13. Oktober 1902 in Frankreich für vollstreckbar erklärt. Am 2. Dezember 1902 erhob der Northern Trust beim französischen Gericht Klage gegen Strachan und beantragte festzustellen, daß die Pfändung des Frachtanspruchs unwirksam und daß die Fracht an den Northern Trust zu zahlen sei; gleichzeitig wurde gebeten, die Rechte der Herren Strachan am Dampfer festzustellen. Nachdem Strachan sich auf diese französische Klage eingelassen hatten, erhob der Northern Trust gegen Strachan beim englischen Gerichte Klage und bat festzustellen, daß der Northern Trust während des ganzen Jahres 1902 das erste Pfandrecht am Dampfer gehabt habe, daß dieses Pfandrecht gültig sei, daß soweit erforderlich für die Realisierung des Dampfers für die Pfandforderung der Northern Trust der Eigentümer des Dampfers sei, und daß derselbe Anspruch auf den Besitz des Dampfers und auf die Fracht habe. Bald darauf verkaufte der Northern Trust den Dampfer nach Schweden. Strachan beantragten Abweisung der englischen Klage; dieselbe sei frivol, chikanös und ein Mißbrauch des gerichtlichen Verfahrens. Das englische Gericht trat dieser Auffassung nicht bei; es sei nicht nachgewiesen, daß das beantragte Urteil in Frankreich von keinem Nutzen sein werde; ein unberechtigter Versuch, in die französische Gerichtsbarkeit einzugreifen, liege nicht vor. Trotzdem stellte das englische Gericht den Prozeß vorläufig ein, um dem Liquidator der Manar Steamship Co. Gelegenheit zu geben, die Frage zu prüfen, ob derselbe die Verpfändung anfechten könne. Etwa 4 Monate später erließ das englische Gericht folgende Entscheidung: »Zweck des englischen Prozesses ist, dem Northern Trust im französischen Prozesse eine gleich gute Position zu geben, wie Strachan. Letztere lassen einwenden, daß sie im französischen Prozesse die Gültigkeit der Verpfändung nicht bestreiten, daß der englische Prozeß unnötig sei, und daß der Northern Trust die englische Feststellungsklage mit demselben Rechte gegen jeden anderen Dritten hätte erheben können. Zur Zeit der Arrestierung von Schiff und Fracht in Frankreich war indessen Strachan bekannt, daß der Northern Trust den Frachtvertrag abgeschlossen hatte, und daß die Fracht an denselben und nicht an die Manar Steamship Co. zu zahlen war. Es sei daher festzustellen, daß nach englischem Rechte während des ganzen Jahres 1902 der Northern Trust als erster Pfandgläubiger gehörig eingetragen war; daß die Verpfändung gültig sei; daß seit der Verpfändung, soweit erforderlich für die Realisierung des Schiffes für die Pfandforderung, der Northern Trust nach englischem Rechte als Eigentümer des Schiffes anzusehen sei; daß als Pfandgläubiger der Northern Trust im März 1902 nach englischem Rechte befugt war, von dem Schiff Besitz zu ergreifen, und nach der Besitzergreifung Anspruch auf dasselbe hatte; und daß als im Besitz befindlicher Pfandgläubiger der Northern Trust alle während des Pfandbesitzes verdienten Frachten einziehen und behalten durfte.« (High Court of Justice. 16. Juli 1903. The Manar. — The Northern Trust Ld. v. Strachan Bros.)

Zu „mutmaßliche Schiffsstrandungen an der finnischen Küste“.

Unter obiger Überschrift ist ein Artikel in der »Hansa« erschienen, der im Allgemeinen den Zweck zu verfolgen scheint, die Assekuradeure zu veranlassen, ihre Prämien für solche Schiffe zu erhöhen, die in den Monaten April und Mai in die finnischen Gewässer entsandt werden.

Der Verfasser des Artikels hat die Überzeugung, daß die Unfälle vielfach dadurch hervorgerufen werden, daß die Schiffsführer den finnischen Lotsen zu großes Vertrauen entgegenbringen; dann folgt sein Rat, daß man sich lieber auf seine gute Spezialkarte verlassen solle, denn die Führung des Schiffes läge in den Händen von finnischen Lotsen »in den denkbar schlechtesten Fingern«.

Wenn nun schon der erstere den Assekuradeuren gegebene Rat, unseren Reedereien, die ihre Schiffe auf Finnland fahren haben, ganz unerwartet gekommen sein wird, so dürfte der letztere den Schiffsführern hier erteilte Rat wirklich durchschlagend für die Beurteilung des ganzen Artikels sein, denn die Ausführung dieses Rates in der Praxis müßte eine riesige Zunahme der Havarien in den finnischen Scheeren zur Folge haben und würde den Reedern und den Assekuradeuren enorme Summen kosten, ganz abgesehen von den verschiedenen Patent-Entziehungen der Schiffsführer durch die Seeämter. Wenn nun auch denjenigen deutschen Schiffsführern, die die Fahrt in den finnischen Scheeren aus **eigener Praxis** kennen, niemals der Gedanke kommen wird, den ihnen vom Verfasser des Artikels gegebenen Rat zu befolgen, so sei hier doch aus andern Gründen auf Folgendes hingewiesen.

Es ist ganz undenkbar (abgesehen von wenigen Hafen

Reeden), ein Schiff nach den vorhandenen Karten und nach dem Kompaß zwischen all den dort liegenden, über und unter Wasser befindlichen Steinen und Klippen heil und sicher hindurch zu führen, und jeder Schiffer, der, mit dem Fahrwasser nicht genau vertraut, solches versucht, wird sein Schiff mit den Felsen unbedingt in Kollision bringen.

Mögen die finnischen Lootsen nichts von der Führung und Navigierung eines Dampfers verstehen, so kennen sie doch ihr Fahrwasser genau, und verstehen nach Landpeilungen (nicht nach Kompaßpeilungen) ganz genau zu beurteilen, ob die Seezeichen auf ihrem Platz liegen oder vertrieben sind.

Kompaßpeilungen sind im allgemeinen in den finnischen Scheeren kaum zu verwenden, denn die Kompasse werden durch die vielfach vorhandenen magnetischen Steine sehr oft unzuverlässig.

Aus letzterem Grunde ist ein Fahren nach Kompaß und Karte in den finnischen Scheeren sowieso ausgeschlossen.

Dann hat der Verfasser »erkundet«, wie er schreibt, daß die russischen Spezialkarten für die finnischen Gewässer empfohlen werden können, und rät weiter, daß man immer die neuesten Karten an Bord haben müsse, »da sie nämlich wegen der häufig neuentdeckten Untiefen leicht veralten«.

Die Frage darf hier wohl erlaubt sein, ob der Herr Verfasser russisch lesen kann und solches auch von den deutschen Finnlandfahrern als selbstverständlich annimmt, oder ob er es mit Sicherheit empfiehlt, einen russisch-deutschen Dolmetscher mit auf die Reise zu nehmen, welcher die Namen und Bemerkungen aus den Karten ins Deutsche übersetzt. (Beim augenblicklichen Stand der Holzfrachten zieht er wohl letzteres im Interesse der Reedereien vor.)

Die zweite Frage ist die, hat der »Ratgeber« schon eine russische Spezialkarte irgend einer finnischen Einfahrt gesehen und drittens, kann er uns deutschen Schiffsführern eine Adresse nachweisen, wo man solche Karten für Geld und gute Worte erhalten kann?

Schreiber dieses hat, wie viele andere Finnlandfahrer, des öfteren versucht, solche Karten bei der Admiralität in St. Petersburg und anderswo zu erhalten, aber sie waren entweder vergriffen oder in der Druckerei der Admiralität zur Korrektion oder was sonst der Entschuldigungen mehr waren, die wir zu hören bekamen. Aber russische Spezialkarten der finnischen Scheeren haben wir deutschen Schiffsführer niemals erhalten.

Nach all den anfechtbaren Ratschlägen kommt der Verfasser schließlich mit einer Beschuldigung gegen die Schiffsführer im allgemeinen, die er, man kann es unmöglich anders annehmen, seiner eigenen Praxis entnommen zu haben scheint.

Er behauptet, daß die Untiefen, welche in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlicht werden, »nur selten gewissenhaft« in die an Bord befindlichen Karten eingetragen werden.

Es ist möglich, daß der Verfasser hierin wenig gewissenhaft gewesen ist, dann sollte er diese Handlungsweise auch als seine eigene darstellen, und nicht einen ganzen Stand ungerecht beschuldigen; er kann sich sicher darauf verlassen, daß die gewissenhaften Schiffsführer in der deutschen Kauffahrteifahrt nicht zu den Seltenheiten gehören.

Der Vorschlag des Verfassers, eine Petition zwecks Abhelfung der von ihm angegebenen Übelstände durch das Auswärtige Amt an Se. Kaiserl. Hoheit den Großfürsten Alexander Michailowitsch zu richten ist so naiv, daß er jedem Kenner der tatsächlich vorliegenden Verhältnisse nur ein Lächeln abnötigen kann.

Obiges möge für heute als Erklärung zu den »Ratschlägen« des Verfassers genügen.

Im Namen Vieler
Ein Finnlandfahrer.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Papenburger Maschinenfabrik und Schiffswerft von Josef L. Meyer wurden vom Auslande der Bau eines **Schleppdampfers** von 250 Pferdekräften sowie **zweier Dampfbarkassen** und eines **Kohlenleichters** von 290 t Tragfähigkeit übertragen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Kieler Reederei von H. Diedrichsen teilte der Kapitän Ohlerich ihres in Grund gebohrten Dampfers »Thea«, aus Wladiwostock, wo die Besatzung gelandet ist, mit, daß »Thea« in verschiedenen Häfen von Jesso 5600 Koku Fischguano und 3000 Kisten Fischöl geladen habe. Fische waren nicht an Bord, überhaupt keine Spur von Kriegskontrebande. Das Schiff fuhr unter deutscher Flagge, als es von den Russen in den Grund gebohrt wurde.

* * *

Die beschlagnahmte »Arabia« ist von den Russen wieder freigegeben worden. Die Russen haben lediglich die nach den Häfen Japans bestimmten 59,000 Pud Mehl und das Eisenbahnmaterial konfisziert, dagegen die nach Hongkong bestimmten 142,500 Pud Mehl und den Dampfer wieder freigegeben.

* * *

Die Hamburger Kohlen-Schauerleute die vor längerer Zeit in den Ausstand traten, haben die Arbeit wieder aufgenommen.

* * *

Mit dem Norddeutschen Lloyddampfer »Wittekind« gingen am 6. August 14 Offiziere und 350 Mann von Hamburg nach Swakopmund.

* * *

Am 7. August waren 20 Jahre vergangen, als in Angra Pequena die beiden deutschen Kreuzer »Leipzig« und »Elisabeth« die deutsche Flagge heißten und damit dem Willen der deutschen Regierung Ausdruck gaben, den offiziellen Schutz des südafrikanischen Gebiets, das schon etwa ein Jahr vorher durch den Bremer Kaufmann Lüderitz erworben worden war, zu übernehmen.

* * *

Der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist eine Zuwendung von 30,000 ℳ gemacht worden zur Errichtung einer neuen Rettungsstation mit Rettungsboot, Raketenapparat, Bootswagen usw. bei Warnemünde. Die Station wird den Namen »Warnemünde-Ost« erhalten.

* * *

An der Amsterdamer Konferenz des »Comité Maritime International« werden als deutsche Vertreter teilnehmen Dr. F. Sieveking, Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts; Dr. Alfred Sieveking, Generalsekretär des Deutschen Vereins für internationales Seerecht; Präsident Dr. Martin, Hamburg; Dr. Joh. Behn, Hamburg; Dr. Heinr. C. Finke, Bremen; Dr. Bulling, Bremen; Rechtsanwalt Edzard, Bremen.

* * *

Der Abteilungschef bei der Hamburg-Amerika-Linie und Herausgeber der Korrespondenz »Hamburger Beiträge« Dr. K. Thieß wurde bekanntlich zum etatsmäßigen Professor für Nationalökonomie und Statistik an der neuen Technischen Hochschule zu Danzig ernannt. Professor Thieß wird außer den allgemeinen volkswirtschaftlichen und stati-

stischen Vorlesungen regelmäßig die Nationalökonomie der Schiffahrt besonders behandeln. Für den nächsten Winter kündigt er ein Kolleg über »Schiffahrtsgeschichte und Schiffahrtspolitik«, für den Sommer Vorlesungen über »Deutschlands Stellung in Weltschiffahrt und Seeverkehr« an.

* * *

Die hunderste Ozeanreise macht der Führer des von New-York kommenden Norddeutschen Lloyddampfers »Bremen«, Kapitän Mirech.

* * *

An Stelle des verstorbenen Dispacheur Junge hat die Deputation für Handel und Schiffahrt in Hamburg den Dispacheur Johannes Ehrenreich Dorrinck zum ersten Dispacheur ernannt.

* * *

Ausland.

Das neue Sanitätsreglement, das auf der diesjährigen Sanitätskonferenz in Paris beschlossen wurde, wird nächstens in allen ottomanischen Häfen in Kraft treten und ist bereits an die Sanitätsbehörden verteilt worden. Eine der hauptsächlichsten Bestimmungen des neuen Reglements ist die Beseitigung der Quarantänen. An ihre Stelle tritt die Desinfektion und eine genaue ärztliche Untersuchung.

* * *

Das englische Handelsamt gibt bekannt, daß durch Änderungen im französischen Vermessungswesen auf der Grundlage der englischen Bestimmungen, die französischen Behörden in Zukunft nur den Raumgehalt für die Zahlung von Abgaben zugrunde legen werden, der auf den englischen Zertifikaten verzeichnet ist. Die Ausgabe von Zertifikaten in französischer Tonnage durch das Handelsamt sei daher eingestellt worden.

* * *

Kapt. Dönvigs Rettungboje ist vom Dampfer »Ragni«, Kapt. Steinert, nach einem bei Reutor eingegangenen Telegramm aus Queensborough vom 5. August auf 52° 30' n. B. und 3° 13' ö. L. über Bord geworfen worden. In der Boje sind zwei Journalisten, sowie der erste Steuermann der »Ragni«, Jacobsen. Die Boje führt bei Tage die norwegische Flagge, nachts eine Laterne.

* * *

Seit 1892 ist die russische Freiwilligenflotte um folgende Schiffe vermehrt worden:

Baujahr	Name	Raumgehalt	Fahrt (Sm)
1893	Yaroslav	8,950	12½
1893	Tamboff	8,950	12½
1894	Petersburg	9,400	19
1895	Kabarowsk	2,716	12½
1895	Wladimir	10,750	13
1896	Cherson	10,675	19½
1896	Voronesch	10,750	13
1896	Kiew	10,850	13
1896	Ekaterinoslaw	10,765	13
1898	Moskau	12,050	20
1901	Smolensk	12,050	20

Vermischtes.

Die Ursachen der Katastrophe des dänischen Dampfers „Norge“ Herr Navigationslehrer cand. phil. Emil Krogh aus Kopenhagen schreibt uns: »Laut »Hansa« (30. Juli 1904) kommt man, dadurch daß man in der Karte diejenigen Kurse und Distanzen, welche »Norge« ausgesegelt hat, nachdem Flannan-Insel passiert ist, an einen Punkt, welcher 31 Sm S20°W von Rockall liegt. Daraufhin erklärt »Hansa«, daß eine nördliche Versetzung von 20 Sm mit südlichem Wind und Seegang häufig vorgekommen ist, und daß auch Versetzungen bis 30 Sm. bemerkt worden sind, wenn auch nur selten. Wenn man aber auch in dem jetzigem Fall eine Versetzung wie die letzte voraussetzen würde, so ist doch hiermit keine Wahrscheinlichkeit dafür geschöpft worden, daß es »Helen reef« gewesen ist, worauf »Norge« gescheitert ist. Diejenige Frage, auf welche diese Seite der Sache sich bezieht ist die folgende: Kann man im Fahrwasser zwischen Rockall und St. Kilda nach längerer Zeit anhaltendem ruhigen Wetter im letzten Teil vom Monat Juni eine Versetzung konstatieren bis zu 60 Sm. in 24 Stunden? St. Kilda hat »Norge« nämlich erst außer Sicht verloren ca. 12 Stunden vor der Katastrophe, ohne daß man durch Peilung eine Versetzung hat konstatieren können«.

Änderungen in der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal. § 21 Absatz 1 und 2 der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-(Nord-Ostsee)Kanal hat folgende Fassung erhalten: »Lotspflichtige Dampfer und alle Schleppzüge dürfen nur unter Leitung von Kanallotsen in den Kanal-Polizeibezirk einlaufen. Den mit einem für die Kanalfahrt bestimmten Anhang auf den Reeden ankommenden Schleppern kann das Ein- und Auslaufen durch die Schleusen ohne Zahlung von Kanalgebühren gestattet werden, sofern die Schlepper ihren Anhang nach dem Binnenhafen bringen und hiernach ohne Verzug durch die Schleusen zurückfahren. Nicht im Schlepp von Dampfern befindliche Segelfahrzeuge aller Art, die in den Vorhafen einlaufen wollen, müssen auf dem Ankerplatze ankern, bis sie von einem Dampfer der Kanalverwaltung eingeschleppt werden. Sie haben ihre Absicht, eingeschleppt zu werden, durch Setzen der Nationalflagge in dem der Kanalmündung zugekehrten Want des Großmastes bezw. in der Mitte der entsprechenden Reeling anzuzeigen. Das Einsegeln in den Vorhafen ist nur dann gestattet, wenn das Signal 3a gesetzt ist«.

Das neue Gesetz über die italienische Küstenschiffahrt, das vom italienischen Parlament bestätigt worden ist, enthält folgende Bestimmungen: Die Küstenschiffahrt an den italienischen Küsten und der maritime Dienst der Häfen, Straßen und Küsten des Staates sind der nationalen Flagge vorbehalten, außer wenn besondere Verträge oder Vereinbarungen anderes bestimmen«. Bei Annahme des Gesetzes empfahl das Parlament der Regierung, die lästigen Zollhausbestimmungen zu verringern, zu vereinfachen und, wo angängig, zu unterdrücken, insoweit Postschiffe in Betracht kommen. Der Zweck des Gesetzes ist, die Küstenschiffahrt zu entwickeln. Von britischen Fahrzeugen sind, wie die »Times« schreiben nicht viele im Küstenverkehr beschäftigt; aber die Debatte, die der Annahme voranging, war interessant als ein Anzeichen dafür, daß eine italienische Schutzgesetzgebung in der Luft liegt.

Prüfungswesen. An der Seefahrtschule in Bremen wird Donnerstag, den 25. August, Vm. 9 Uhr, eine Prüfung zum Seesteuermann beginnen. Anmeldungen sind bis spätestens zum 20. August und Einreichung der erforderlichen Nachweise an den Direktor Herrn Prof. Dr. Schilling zu richten.

Die englische Schiffahrt im Jahre 1903. Das Londoner Handelsamt hat die Schiffsverkehrsstatistik für das Jahr 1903 veröffentlicht, die sehr befriedigend ausgefallen ist. Die Nettotonnage der in den Häfen des Vereinigten Königreichs einund ausgehenden Schiffe belief sich nämlich auf 105 619 344 t gegen 99 872 719 t im Jahre 1902 und 97 341 013 t im Jahre 1901. Auf die britische Flagge entfallen davon 69 211 973 t gegen 64 902 907 t im Jahre 1902 und 62 789 841 t im Jahre 1901, auf ausländische Flaggen 36 407 371 t gegen 34 969 812 vor einem und 34 561 172 t vor zwei Jahren. Was speziell den englischen Küstenverkehr anbelangt, so kommen auf die britische Flagge 62 055 475 t gegen 62 200 558 t vor einem und 60 401 213 t vor zwei Jahren; die ausländische Tonnage hob sich von 378 108 t in 1901 und 374 977 t in 1902 auf 481 531 t. In englischen Häfen gingen im letzten

Jahre 988 ausländische Seeschiffe mit 967 224 t mit Ladungen für britische Kolonien ein und aus. Der Schiffahrtsverkehr der größeren englischen Häfen seewärts stellte sich wie folgt: London 19 063 629 t, Liverpool 14 499 618 t, Cardiff, 13 179 156 t, Tyne-Häfen 9 021 217 t, Hull 4 686 918 t, Glasgow 4 297 054 t, Southampton 3 758 801 t, Newport 2 712 574 t, Swansea 2 470 614 Tonnen, Blyth 2 382 148 t, Kirkcaldy 2 297 199 t, Leith 1 952 570 t, Sunderland 1 941 790 t. Dover 1 895 399 t, Manchester 1 861 284 t, Middlesbrough 1 801 204 t, Grimsby 1 749 155 t, Harwich 1 477 382 t. Grangemouth 1 440 229 t, Bristol 1 366 487 t, Hartlepool 1 321 620 t.

Landungsversuche auf Rockall.*) (Nach einem Artikel des »Geographical Journal«). Die Lage dieses einsamen Felsens wurde durch eine Expedition des britischen Kriegsschiffes »Porcupine« im Jahre 1862 auf 57° 36.3' N-Br. und 13° 41.5" W-Lg. festgestellt. Der Felsen ist etwa 21 m hoch und hat in der Wasserlinie nicht über 90 m Umfang; es liegen in seiner Nähe noch einige blinde Klippen. Der Felsen ist, wie auch sein weißer Gipfel bekundet, als Aufenthaltsort zahlreicher Seevögel bekannt. Die Rockall-Bank erstreckt sich mit weniger als 180 m Tiefe mit reichlich 10 Sm östlich und 15 Sm westlich vom Felsen und reicht etwa von 57° 55' N-Br. bis nach 56° 55' N-Br. herab. Was Landungen auf Rockall betrifft, so ist der »Porcupine« kein Landungsversuch gelungen. In den Jahren 1887 und 1888 soll der Felsen einigemale durch Fischer aus Grimby und von den Far Öern bestiegen worden sein. Eine Expedition zur Erforschung von Rockall wurde im Jahre 1896 von Killybegs aus (Donegal-Bucht an der Westküste Irlands) ausgeschickt; sie war mit Fischereigerätschaften und Landungsmitteln, wie z. B. Leinengeschütz und Klippenleitern, ausgerüstet. Doch gelang auch ihr auf beiden Reisen, die sie im Juni 1896 machte, kein Landungsversuch, wohl aber wurden mit Kurre und Schleppnetz zahlreiche Gesteins- und Muschelproben zu Tage gefördert. Ob die Proben von Flachwassermuscheln, die aus einer Tiefe stammen, in welcher die Tiere nicht gelebt haben können, durch Eisberge oder durch Fischer dorthin gekommen sind, oder ob sie einer Zeit angehören, in der das Wasser dort viel flacher war, ist nicht endgültig aufgeklärt. Die Gesteinsproben lassen einen porphyartigen, hauptsächlich aus Quarz, Feldspat und Augit bestehenden Granit, den man »Rockallit« genannt hat, erkennen. Über die Arten und über die Menge der auf jenen altbekannten Fischgründen gefangenen Fische gibt der oben bezeichnete Artikel keine Auskunft; wohl aber wird angegeben, daß die Expedition bei ihrer Schleppnetzfischerei viel Geräte verloren hat. Die steilen Seiten des Felsens machen die Errichtung einer meteorologischen Station auf Rockall ganz aussichtslos; auch ist es natürlich nutzlos, dort Zuflucht suchen zu wollen.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 4. August abgehaltenen Versammlung wurden 6 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand die Besprechung eines Aufsatzes des Herrn Kapt. Lübcke, Expert des Vereins Hamburger Assekuradeure. Bereits auf dem diesjährigen Verbandstage des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine hatte der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zugleich mit dem gleichnamigen Vereine in Lübeck beantragt, daß der Verband darauf dringen solle, daß auf allen Dampfern, welche in der Nord- und Ostsee als Tourenfahrer beschäftigt sind, außer dem Kapitän wenigstens noch zwei nautische Schiffsoffiziere angestellt werden. Der Antrag wurde damit begründet, daß der Kapitän und der einzige an Bord befindliche Offizier in unmenschlicher Weise überanstrengt würden. Ferner sei es wünschenswert, daß zur Sicherheit des Schiffes zwei Wachoffiziere an Bord seien, welche sich auf See gegenseitig in der Führung des Schiffes ablösen könnte. Bis jetzt herrsche dort überhaupt kein Wachsystem. Kapitän und der einzige Offizier seien bei der Hast von Hafen zu Hafen oft auf eine tägliche Ruhe von nur drei Stunden angewiesen. Auf See die Wache auf der Brücke zu übernehmen, sind dann schließlich die Kräfte nicht mehr vorhanden, so daß einem Bootsmann die Führung des Schiffes überlassen werden muß. — Leider waren die übrigen Vereine des Verbandes mit der Materie nicht vertraut, sodaß der Antrag zunächst vertagt werden mußte. Jetzt wird dieser Antrag durch die Ausführungen des Herrn Kapt. Lübcke lebhaft unterstützt. Das große Interesse, welches die Assekuradeure an der Sicherheit des Schiffes haben, hat sie die Ursachen der vielen Schiffsunfälle in der Ostsee untersuchen lassen. Und sie sind zu demselben Resultat gekommen, wie wir. Die vielen Strandungen sind nicht zum geringsten Teile eine Folge der Überbürdung der Schiffsoffiziere, welche in zu geringer Anzahl an Bord eingestellt werden. Wie ernst dies zu nehmen ist, ersieht man daraus, daß Kapt. Lübcke eine Ermäßigung der Versicherungsprämie für die Schiffe in Aussicht stellt, welche einen II. Wacheoffizier anstellen. Der bekannte Einwand, es seien nicht genug Schiffsoffiziere vorhanden, um in genügender Weise für die Sicherheit von Schiff und Menschenleben zu sorgen, ist hinfällig. Wie Herrn Kapt. Lübcke versichert werden konnte, ist unser Verein stets in der Lage, die erforderliche Anzahl von Offizieren zu stellen. Ebenso ist es auch natürlich, daß der Verein niemandem raten wird, auf Dampfern der Ost- und Nordsee zu fahren, so lange man ihnen dort nicht erträgliche Lebensbedingungen zu schaffen sich bemüht. Zum Schlusse seiner Ausführungen scheint Herr Kapt. Lübcke sich etwas zu widersprechen, indem er vorschlägt, man solle die Schiffsoffiziere zwingen, auf den Dampfern der Ost- und Nordsee zu fahren, aber nicht um zur Sicherheit des Schiffes den anderen Offizier auf der Wache abzulösen, sondern um — Matrosenarbeiten zu verrichten und zu lernen. Das heißt den Sport etwas weit treiben. Soeben noch wurde von den Kadetten des Schulschiffes verlangt, daß sie wenigstens noch 9 Monate in der Handelsmarine fahren müßten, um arbeiten zu lernen. Und schon wird hier die Ansicht geäußert, daß auch wir, die wir mindestens 4 Jahre in der Handelsmarine unter steter Arbeit zusammen mit der Mannschaft gefahren haben, noch nicht lange genug Matrosenarbeit getan haben. Der Vorschlag des Herrn Kapt. Lübcke läuft ja darauf hinaus, daß wir nach wohlbestandenem Examen als Matrosen auf den Dampfern der Nord- und Ostsee fahren sollen. Wir glauben aber behaupten zu dürfen, daß wir sehr wohl, wie echte Seeleute, Hand anzulegen verstehen, und daß wir uns auch nicht scheuen, dies zu tun, wo es erforderlich ist. Ferner möge man bedenken, daß die besseren Reedereien ihr großartiges Emporblühen zum Teil wohl dem Umstande verdanken, daß auch ihre jüngeren Offiziere den Dienst als Schiffsoffiziere, nicht als Matrose, vorzüglich verstanden. Herr Kapt. Lübcke hätte uns allen einen großen Gefallen getan, wenn er auch ein klein wenig das Interesse für seine früheren Kameraden hätte mitsprechen lassen. Dann hätte er den Ostseereedern zurufen müssen: Schafft den jungen Schiffsoffizieren auf Euren Schiffen Verhältnisse, die einem gebildeten Menschen seinen Lebensunterhalt gewähren, gebt ihnen Aussicht, daß sie bei Euch auch ein Fortkommen finden! Dann sind viele Schiffsoffiziere bereit, auf Schiffe der Nord- und Ostsee zu gehen, um den erforderlichen Wachdienst zur Sicherheit der Schiffe mit zu übernehmen, nicht aber, wie zu ihrer Ehre angenommen werden kann, um sich zum Matrosen degradieren zu lassen.

---

*) Monatskarte des Nordatlantischen Ozeans. August 1904.

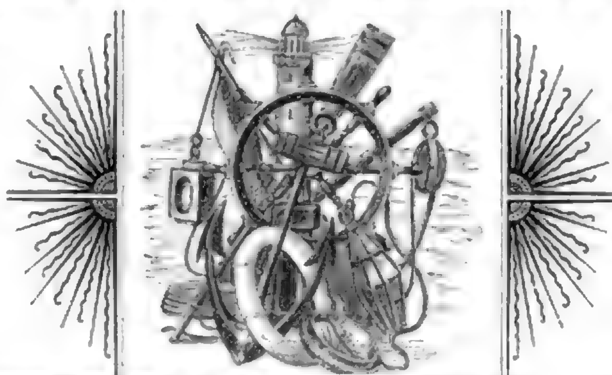
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Bericht der vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg eingesetzten Kommission betreffend die Aufhebung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung.

(Schluß.)

Es hat weder eine Abnahme der Prozesse noch eine Verminderung der Prämien stattgefunden, vielmehr wird die wahrscheinliche Folge sein, daß beide Versicherungen ihre Prämien steigern müssen und daß dadurch keine Verbilligung sondern eine weitere erhebliche Belastung des Reedereibetriebes eintritt. Ganz besonders möge hier noch auf die wirtschaftliche Schädigung des Kapitäns durch die sich oft recht lang hinziehenden Prozesse hingewiesen werden.

Die Kommission befürchtet weiter, daß nach der Beseitigung der Haftpflicht des Reeders eine Zunahme der Kollisionen stattfinden wird, bedingt dadurch, daß der vom Drucke der Haftpflicht befreite Reeder zuerst vielleicht vereinzelt, dann aber immer allgemeiner versuchen könnte, die Haftpflichtbeseitigung für seinen Betrieb nach Möglichkeit auszunutzen. Einmal, indem der Reeder bei der Ausrüstung und bei der Instandhaltung des Schiffes weniger Sorgfalt aufwenden wird, dann, indem er von seinen Kapitänen verlangen wird, die Reisen mit noch größerer Schnelligkeit auszuführen. Die Kapitäne werden diesem Verlangen des Reeders nach Möglichkeit Rechnung tragen müssen, es häufig aber nur unter Vernachlässigung der allergewöhnlichsten Vorsichtsmaßregeln ausführen können.

Eine vergrößerte Schnelligkeit ohne den entsprechenden Mehraufwand von Sorgfalt, Umsicht und Wachsamkeit muß zu einer Zunahme von Kollisionen führen. Ob nun ein Mehraufwand von Sorgfalt, Umsicht und Wachsamkeit bei dem schon reichlich mit Arbeiten belasteten Kapitän und bei der leider immer mehr um sich greifenden Lockerung der Disziplin noch möglich ist, bleibt dahingestellt.

Aber auch das allmählige Schwinden des Verantwortlichkeitsgefühls läßt eine Zunahme der Zusammenstöße befürchten; es ist wohl als sicher anzunehmen, daß überall da, wo das Verantwortlichkeitsgefühl bei dem Betriebsunternehmer nicht vorhanden ist, es auch gar sehr bald nach unten hin abnimmt.

Auf eine weitere Erscheinung, welche durch die Aufhebung der Haftpflicht des Reeders hervorgerufen wird, sei hier noch hingewiesen. Werden sich in Zukunft die kleinen und kleinsten Betriebe gegen die großen kapitalkräftigen Betriebe wehren können? Werden die Gefahren der kleinen Schiffahrt nicht ganz bedeutend größere werden, wenn in allen Teilen eine vollständige Verantwortunglosigkeit erst eingetreten ist?

Schon heute ist es für manches kleine Fahrzeug mit Schwierigkeiten verbunden, eine Versicherung zu erhalten. Wie wird dieses nach der Beseitigung der Haftpflicht werden? Ist da nicht zu befürchten, daß alle diese Fahrzeuge gar keine Versicherungen mehr bekommen können? Der größte Teil dieser kleinen Schiffe ist in den örtlichen Verbänden, den Kompakten oder, wie sie sonst heißen mögen, versichert. Für diese Verbände wird es aber beinahe zu einer Unmöglichkeit, noch weiter zu bestehen, wenn sie nicht mehr in der Lage sind, für Beschädigungen, welche die bei ihnen versicherten Fahrzeuge erleiden, irgend einen Ersatz von dem die Beschädigung zufügenden Teil zu erhalten; es sei denn, daß sie sich an den Kapitän des betreffenden Schiffes halten können. Denn darüber besteht wohl kein Zweifel, daß gerade diese kleinen Fahrzeuge, die sich hauptsächlich in der Nähe der Küsten, auf vielbefahrenen Kanälen, Flüssen usw. aufhalten, gerade den allermeisten Gefahren ausgesetzt sind, und daß, wenn zwei Fahrzeuge ein großes und ein kleines kollidieren, in den weitaus meisten Fällen das kleine das gefährlichste ist. Es wird, wenn es nicht ganz verloren ist, doch stark beschädigt sein, während das große Schiff meistens keinen nennenswerten Schaden davonträgt.

Aus Vorstehendem ergibt sich, daß die Aufhebung der Haftpflicht des Reeders, sowohl für die Schiffahrt als auch ganz besonders auf die wirtschaftliche Lage und die Interessen der Kapitäne schädigend wirken muß. Die Kommission spricht sich deshalb gegen die Aufhebung der Haftpflicht der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung aus, so lange nicht gleichzeitig Kapitän, Offiziere und Lotsen ebenfalls von der Haftpflicht befreit werden, und für die wirtschaftlich Schwachen ein besonderer Schutz gefunden wird.

C. Bendix. August Budde. Dücker. C. Sachse. H. Meyer.

Als Rechtsbeistand **Dr. Kaemmerer.**

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 34. Hamburg, den 20. August. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Zur »mäßigen Geschwindigkeit im Nebel«,

zu diesem ebenso häufig wie verschieden und doch nicht erschöpfend genug ausgelegten Begriff hat das Admiralitätsgericht einen weiteren Beitrag geliefert. Eine Auslegung, der es an Widerspruch nicht fehlen wird. In einem Kollisionsfall zwischen dem Hamburger Dampfer »Blücher« und dem holländischen »Orion« auf 53° 33′ N und 5° 8′ O wurden beide Schiffe verantwortlich für den Unfall gemacht. Der Holländer aus Gründen, die uns hier nicht weiter beschäftigen sollen, das deutsche Schiff, weil seine Fahrt (sieben Meilen) nach Ansicht des Gerichtes schneller war, als sie durch den Art. 16, Abs. 1 bedingt wird. Man kann und wird darüber streiten wollen, ob sieben Meilen eine übermäßige Geschwindigkeit für einen Dampfer ist, der 14 bis 15 Meilen zu laufen vermag. Wer aber die Rechtsprechung des englischen Admiralitätsgerichtes aufmerksam verfolgt hat, wird sich über das hier in Rede stehende Urteil nicht wundern. Sind doch schon fünf Meilen Fahrt übermäßig für ein 18 Meilen-Boot (einen Cunarder) genannt worden. Erstaunen wird dagegen der Auffassung begegnen, die Sir F. Jeune, als Präsident des Gerichts, über »mäßige Geschwindigkeit« auf Grund der bisherigen Rechtsprechung hat. Wörtlich sagte er:

». . . . in anything like crowded waters such as this, a vessel in a fog must practically go at as slow a speed as possible, that is to say at a speed which, without regard to the action of her helm, but merely with regard to her engines, is as slow as the engines can turn over without their actually coming to a standstill.«

Würde nach diesem Grundsatz überall navigiert werden, die Kollisionsgefahr und die Unsicherheit für Leben und Eigentum müßte wachsen. Die ganze Schiffahrt würde durch eine Unmenge steuerloser Schiffskörper ausgeführt werden, die in ihrer Hilflosigkeit einander gefährlicher werden würden, als es steuermächtige Schiffe mit mehr als mäßiger Geschwindigkeit sind.

* * *

Über Makung als Zufluchtshafen

während der Taifunzeit schreibt uns Herr Kapt. Schipper vom 3. Juli aus Amping (Formosa):

Die Einfahrt zur Fischer-Insel (in den Pescadores-Inseln) ist während des Krieges zwischen Rußland und Japan durch Minen gesperrt, es ist jedoch neutralen Schiffen erlaubt, dort während der herrschenden Taifunzeit Schutz zu suchen, bei Tag und Nacht. Man stoppt bei Litsitah Pt. Feuerturm und hißt am Tage die Lotsenflagge »S« im Vortopp, bei Nacht gibt man Blaufeuer, darauf kommt ein Lotsendampfer der Marine und bringt das Schiff nach dem bestimmten Ankerplatz. Will man den Hafen verlassen, hißt man das Signal »Lotsendampfer« und man wird wieder aus dem Hafen hinausgebracht. Ich mußte am 29. Juni mit der »Daphne« schlechten Wetters halber an der Westküste Formosas in See gehen und begab mich nach der Fischer-Insel, wo wir geschützt und sicher im

Hafen von Makung lagen und sehr zuvorkommend von den Behörden behandelt wurden.

* * *

Ein englisches Seeunfallversicherungs-Gesetz scheint trotz allen offenkundigen und geheimen Widerstandes seiner Verwirklichung entgegen zu sehen. Den Lesern ist bekannt, daß der durch einen Unfall verletzte Schiffsmann eines britischen Schiffes nur bis zur Beendigung der in Ausführung begriffenen Reise des Schiffes Anspruch auf Heilung und Verpflegung hat, später aber auf sich selbst angewiesen ist. Dieses rechtlose Verhältnis des britischen Seemanns ist erst in allerjüngster Zeit und zwar nach dem Inkrafttreten des unter dem Namen Workmens Compensation Act bekannten Gesetzes erkannt und in der Öffentlichkeit besprochen worden. Der gewerbliche Arbeiter war gegen die Folgen von Unfällen geschützt worden, der seemännische Arbeiter blieb nach wie vor schutzlos. Dem Drängen aus englischen Seemannskreisen nach Abänderung dieses Zustandes gab die Regierung schließlich nach. Sie ernannte einen Ausschuß mit der Aufgabe, Erhebungen darüber anzustellen, ob und welche Maßregeln zum Schutz invalider Seeleute zu ergreifen seien. In 37 Sitzungen, in denen 76 Personen aus allen Ständen befragt worden sind, hat der Ausschuß getagt und als Ergebnis seiner Tätigkeit einen Bericht abgestattet, der die Einführung einer Seamens Compensation Act empfiehlt. Eine einfache Übertragung der Pflichten, wie sie der Arbeitgeber am Lande seinen Arbeitern gegenüber durch die Workmens Compensation Act hat, glaubt der Ausschuß aus verschiedenen näher bezeichneten Gründen nicht befürworten zu dürfen, aber im Prinzip tritt er, und zwar unzweideutig, für eine durch Gesetz gewährleistete Unterstützung des seemännischen Arbeiters und seiner Hinterbliebenen ein. Er empfiehlt eine Zwangsversicherung, die weder den Reeder noch den Schiffsmann unverhältnismäßig belastet, die andererseits aber doch auch ihren Zweck erfüllen und dem Schiffsmann genügenden Schutz gewähren müßte. Ob zum Aufbringen der Prämien der Staat hinzuzuziehen sei und in welchem Verhältnis die Beteiligung des Reeders und Schiffsmannes zu einander stehen müsse, darüber gibt der Ausschuß, wenn er die Angelegenheit auch streift, keinen Aufschluß. Die Beantwortung dieser wichtigen und grundlegenden Fragen soll dem Parlament überlassen bleiben. Wie auch immer die Stellungnahme der gesetzgebenden Faktoren lauten wird, an eine Ablehnung des Antrages an sich, glaubt heute Niemand mehr. Es fragt sich nur: wann wird ein Gesetz, wie es der Ausschuß empfiehlt, in Kraft treten?

Klimawechsel in der Magellanstraße.

Von Wilhelm Krebs.

An den beiden Enden der Magellanstraße, auf Punta Dungeneß und auf einer der Evangelistas-Inseln, anscheinend, nach der Positionsangabe, der südlichsten, hat die chilenische Regierung nach der Meteorologischen Zeitschrift (1904, S. 288-289) seit 3 und 4 Jahren meteorologische Stationen eingerichtet. Mit der seit 12 Jahren arbeitenden Station Punta Arenas zusammen stellen sie eine stetige Kontrole der Witterungsverhältnisse in dieser hochwichtigen Meeresstraße, die noch auf Jahre das eigentliche Westtor nach dem Pazifik hin bilden wird, in Aussicht. Von nautischer Wichtigkeit ist vor allem die Feststellung, daß am pazifischen Ausgang der Straße die Stürme im Winter und Frühjahr am häufigsten sind. Verbreitet ist diese Kenntnis auch in den nächstbeteiligten Fachkreisen noch nicht. Denn sonst würde ein Projekt wie dasjenige, das baltische Geschwader Rußlands, vielleicht sogar einschließlich einer Torpedoflotte, gerade jetzt, auf dem Westwege nach Ostasien zu schicken, nicht ernstlich erörtert werden können. Nach der Lübcke'schen Anweisung für Dampferkapitäne (S. 93) treten bei den vorherrschenden Weststürmen schwere Grundseen bis in den Südeingang des Smyth-Kanals ein.

Die Temperatur- und Regenverhältnisse Argentiniens wurden von J. Chavanne in einer Veröffentlichung der Deutschen Akademischen Vereinigung zu Buenos Aires bis 1900 zusammenfassend verarbeitet. Diese Veröffentlichung, die auch die älteren südchilenischen Stationen mit berücksichtigt, wird in dem erwähnten Artikel der Meteorologischen Zeitschrift derart ergänzt, daß auch der klimatische Gegensatz zwischen dem Osten und dem Westen der Magellanstraße, die besonders in Hinsicht der Vegetation Lübcke hervorhebt, seine volle Erklärung findet. Im Osten, der Leeseite der »braven Westwinde«, bis nach Punta Arenas hin, herrscht tatsächlich Steppenklima. Im Westen, der Luvseite, herrscht mehr und mehr ausgeprägte Ozeanität. In der folgenden Tabelle mußten für die Niederschlagsmengen am Osteingange diejenigen der 35 Sm entfernten Küstenstation Gallegos (2 Jahre) substituiert werden. Sonst gelten für den Osteingang die aus den dortigen 3 Beobachtungsjahren ermittelten Durchschnittswerte von Punta Dungeneß.

Durchschnittswerte:	Osteingang:	Punta Arenas:	Westeingang:
Niederschläge	209 mm (2 Jahre)	397 mm (9 Jahre)	2769 mm (4 Jahre)
Regenzeiten	Herbst und Winter	Herbst und Winter	Sommer und Herbst
Niederschläge in diesen ...	67 % (2 Jahre)	68 % (9 Jahre)	59 % (4 Jahre)
Amplitude zwischen dem wärmsten und dem kältesten Monat	10,9° (3 Jahre)	10,2° (9 Jahre)	5,9° (4 Jahre)
Amplitude der durchschnittlichen Jahresextreme ...	26° (3 Jahre)	27° (4 Jahre) nach Hanns Klimatologie	12° (4 Jahre)

Alle vier Stationen liegen fast unter der nämlichen Breite — Punta Dungeneß und Evangelistas unter 52° 24' S., Punta Arenas unter 53° 10' S., Gallegos unter 51° 39' S. Br. — Sie liegen auch auf wenig verschiedener Meereshöhe — Punta Arenas als höchste auf 131 m, Punta Dungeneß als niedrigste auf 3 m. — Die ganze Magellanstraße ist von Punta Dungeneß bis Evangelistas wenig länger als die Schiffahrtsstrecke von Cuxhaven nach Dover. Auf der westlichen Hälfte dieser im Verhältnis kurzen Strecke und ferner fast im Meeresniveau und unter gleicher Breite vollzieht sich der aus der Tabelle ersichtliche gewaltige Klimawechsel. Er ist ungefähr mit dem klimatischen Unterschiede zwischen Maskat und Bombay zu vergleichen, der sich aber über eine Seereise von der sechsfachen Länge verteilt.

Die Zahlen betreffen nur drei Stellen jener Strecke und verschieden lange Jahresreihen. Doch reichen sie hin, den klimatischen Gegensatz zu belegen. Im Einzelnen dürfte sich dieser oft auch weit schroffer vollziehen, als an jenen Durchschnittswerten entgegentritt. Es liegt im Interesse des Schiffsverkehrs, daß er in jenen vorläufigen Werten festgelegt wird, schon aus hygienischen Rücksichten. Denn ein Wechsel von solcher Schroffheit auf so kurzer Strecke erfordert Aufmerksamkeit, vor allem im Interesse des Passagierverkehrs.

An seiner genaueren Erforschung kann sich die Schiffahrt selbst beteiligen. Wie durch ihre Gezeitenverhältnisse, so bietet die Magellanstraße auch durch ihre meteorologischen Eigentümlichkeiten ein in hohem Grade interessantes Feld für praktisch verwertbare Beobachtungen.

Rätselhafte Schiffsuntergänge aus neuester Zeit.

(Fortsetzung aus No. 31.)

Von Wilhelm Krebs.

2. Der Untergang des deutschen Schoners „Helene" im Kanal.

Der Schoner »Helene« war mit einer Ladung Ölkuchen von Bremen nach Plymouth bestimmt. Das letzte Lebenszeichen seiner Bemannung war ein Brief vom 28. Februar 1902, den der Schiffsführer von Deal aus an seine Frau richtete. Diesen Hafen, an der englischen Eingangsseite des Kanals, hatte das Schiff wegen ungünstigen Wetters angelaufen. Seitdem ist es verschollen. Den Untergang hat es jedenfalls im Kanal gefunden, zumal die einem Leichtmatrosen der Bemannung gehörende Brieftasche mit Legitimationspapieren bei Wareham am Strande gefunden wurde. Nach Zeitungsberichten ist ein nichtenglischer Schoner, dessen Bauart, nach der Beschreibung mit doppelten Marsraen, auf die »Helene« paßt, in der Westbay bei Portland am 14. März 1902 gesehen wie er »eine hohe See übernahm, darauf die Notflagge zeigte und dann innerhalb zwanzig Minuten gesunken war«.

In der seeamtlichen Verhandlung ist auf den Race of Portland aufmerksam gemacht. Dieser Gezeitenstrudel tritt bei östlichem Strome östlich, bei westlichem Strome westlich von dem von Portland Bill liegenden Riff auf. Bei nördlichen Winden erstreckt er sich etwa zwei Seemeilen, bei südlichen Winden nur etwa ½ Seemeile von jenem Kap in den Kanal hinaus. Nach dem Segelhandbuch für den englischen Kanal ist dieser Wirbel bei starkem Seegang und Springtide für beladene Schiffe sehr gefährlich. Die Fahrt zwischen Race und Land, die kleine Fahrzeuge häufig einschlagen, ist für Fremde überhaupt nur bei besonders günstiger Brise anzuraten.

Im März 1902 fiel der Neumond auf den 10., das erste Viertel auf den 16. Der 14. März gehörte also eher in den Bereich der tauben Gezeit als der Springgezeit.

Über den Seegang ist aus den deutschen und den britischen Wetterberichten zunächst ohne weiteres zu entnehmen, daß er bei Portland Bill selbst, bei dem gegenüberliegenden französischen Hafen Cherbourg, sowie bei Jersey am Morgentermin des 15. März den Grad IV der neunteiligen Skala erreichte, bei westlichen, mit Stärke 4—6 wehenden Winden. Am Morgentermin des 14. März hatte Seegang III, bei Cherbourg sogar nur II geherrscht, bei südlichen Winden von den Stärken 2—3. Diese hatten es bis zum Abendtermin auf

Stärke 5 und 6 gebracht. Am östlichen Eingang des Kanals war die Steigerung von Wind und Seegang noch etwas bedeutender. Vom Morgentermin des 14. zum Morgentermin des 15. März ging der Wind bei Dungeneß von SW_2 auf WNW_5, bei Gris Nez von SSW_3 auf W_7, der Seegang dort von Stärke I auf V, hier von Stärke II auf VII.

Dies waren die überhaupt größten Wind- und Seegangstärken, die in der ersten Hälfte des März 1902 an Kanalstationen verzeichnet sind. In denjenigen der östlichen Hälfte, die für die Fahrt der »Helene« in Betracht kommen, hatte der Wind nur einmal, am 9. März, bei Portland Bill selbst, die Stärke 5, der Seegang ebenfalls einmal, bei Cherbourg, die Stärke IV erreicht. Sonst waren sie an allen Orten und zu allen Beobachtungsterminen hinter diesen Stufenwerten zurückgeblieben. Die Witterung des Monats März 1902 an den deutschen Küsten »charakterisierte sich« nach den Annalen der Hydrographie (1902, S. 272) u. A. »durch zu kleine Beträge der Windgeschwindigkeiten«. In noch höherem Grade gilt dieses Charakteristikum für jene Kanalküsten innerhalb der ersten Hälfte des Monats, da sie durch den über Westeuropa vorwaltenden höheren Luftdruck auch den Störungen entzogen blieben, durch die zeitweise etwas stürmischere Luftbewegungen an der deutschen Nordsee- und Ostseeküste veranlaßt wurden.

Eine Ausnahme machte allein der 14. März 1902, allerdings in nicht allzu hohem Grade. An diesem Tage zog ein Minimum des im Nordwesten und Norden von Westeuropa liegenden Tiefdruckgebietes nach östlicher Richtung im Norden von Schottland vorüber und eine lang, bis über das Kanalgebiet hin, ausgestreckte Druckrinne streifte von ihm aus über Westeuropa hin. Sie war von böig auffrischenden Winden begleitet, die aber erst am Abend und in der Nacht zum 15. März stellenweise Sturmstärke erreichten. Der britische Wetterbericht vom Morgen dieses Tages berichtet darüber:

»Der Wind nahm bedeutend zu von SW, im Süden und Südosten, *gestern Abend oder während der Nacht.* An einigen Orten erreichte er Sturmstärke.«

Da das für die »Helene« angesehene Schiff bei seinem Untergange am Tage beobachtet sein muß, kann bei Portland Bill der Seegang noch nicht »stark« gewesen sein. Auch war bei den bis zum Abendtermin des 14. März entschieden südlichen Winden die Wirbelgefahr auf die geringere Strecke innerhalb $1/2$ Seemeile von der Küste eingeschränkt.

Bei dem raschen Auffrischen jener Winde war in demselben Gebiet, wegen der Klippe, die auch für das Zustandekommen des Gezeitenstrudels von Wichtigkeit ist, eine andere, wenn auch ähnliche Gefahr zu gewärtigen. Es mußten sich am Nordufer des Kanals örtlich beschränkte Brandungserscheinungen, über jener Klippe also eine Grundsee, ziemlich schnell einstellen.

Daß eine solche Erscheinung bei dem beobachteten Schiffsuntergang tatsächlich vorkam, geht aus dem oben wiedergegebenen Bericht hervor. Das Schiff nahm eine hohe See über und sank in 20 Minuten.

Auffallend bleibt aber, daß ein Schiff, wie die »Helene«, das zwar nur 129 Bruttotonnen groß und verhältnismäßig kurz gebaut, aber doch so stark war, daß im vergangenen Jahre ihm die Klasse I der Veritas auf fünf Jahre zugebilligt war, von einer bloßen Brandungswelle verschlungen sein sollte.

Hierauf wirft vielleicht einiges Licht der Umfang und die Eigenart der Ladung. Diese beschnitt den nach meinen Berechnungen vorgeschriebenen Freibord von etwa 44 cm um ungefähr 3—4 cm. Sie bestand, wie oben erwähnt, aus Ölkuchen. Versuche, die ich mit Leinölkuchen anstellte, ergaben, daß solche, im Gegensatz zu den Hundekuchen, im Wasser nicht schwimmen und wie diese ziemlich rasch Wasser aufnehmen. In 20 Minuten nahm ein Leinölkuchen $1/9$ seines Gewichtes an Wasser auf.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß, durch das vorhergehende ruhige Wetter sicher gemacht, die Mannschaft der »Helene« die Luken zum Laderaum nicht vollständig geschlossen hatte, als die erste der südlichen Böen plötzlich aufsprang. Wenn auch Seewasser auf eng zusammengepackte Ölkuchen an sich nicht so schnell wirken mag, wie Süßwasser auf einen einzelnen Kuchen, so wurde es hier wirksam unterstützt durch die lebendige Kraft des in den Schiffsraum herabstürzenden Schwalles. Doch kann mit diesem Teile des Erklärungsversuches weiter nicht gegangen werden als bis zur Vermutung.

Außer den englischen und deutschen Wetterberichten wurden für die obige Darstellung die Akten der deutschen See-Berufsgenossenschaft benutzt.

* * *

Berichtigung zum Beitrag 1
über den Untergang der deutschen Bark „Freya“:

Seite 368, rechte Spalte, Zeile 26 von unten „*Obras*“ zu lesen anstatt „Obzas“.

Seite 369, linke Spalte, Zeile 1 von oben „*Panaghia*“ zu lesen anstatt „Panaphia“.

Seite 369, linke Spalte, Zeile 18 von oben „*Chilpancingo*“ zu lesen anstatt „Chilgiruringo“.

Als vierter Fall einer Mast-Havarie infolge Seebebens ist derjenige eines nicht näher bezeichneten Walers anzuführen, der bei dem Erdbeben von Valdivia am 7. November 1837 infolge Erschütterung auf hoher See seine Masten verlor und von der Mannschaft verlassen werden mußte. (Rudolph a. a. O. I, S. 344).

„Das Schiffsjungen-Ersatz-Bureau in Berlin."

Der deutschen Seemanns-Mission gebührt das Verdienst, wiederholt in Wort und Schrift darauf hingewiesen zu haben, daß unter allen Schiffsleuten am meisten unbefahrene Schiffsjungen darunter leiden, wenn Heuerbaase ihr Geschäft nicht zur Stellenvermittelung, sondern zur Ausbeutung von Schiffsleuten betreiben. Die Erkenntnis von der Richtigkeit dieses Erfahrungssatzes hat ja bekanntlich auch zu der Errichtung verschiedener Institutionen geführt, die, wie die Schiffsjungenmeldestelle in Bremen, der hamburgische Verein »Seefahrt«, zwei hamburgische Segelschiffs-Reedereien und im weiteren Sinne der Deutsche Schulschiff-Verein neben anderen Zielen den Zweck verfolgen, der deutschen Handelsmarine ohne Vermittelung von Heuerbaasen den seemännischen Nachwuchs zuzuführen. Während wir nun an der Wasserkante gewohnt sind, die »Landhaie« in Seestädten zu suchen, haben wir versäumt unsere Aufmerksamkeit auf das Binnenland zu richten. Diesen Umstand hat sich anscheinend ein Institut zu Nutzen gemacht, das in Berlin unter dem Namen »Schiffsjungen-Ersatz-Bureau« eine Tätigkeit entwickelt, die wir etwas näher beleuchten möchten.

Dieses Bureau führte sich dem Publikum durch eine Broschüre ein, die den Titel trägt: »Wie werde ich Schiffsjunge? Ratgeber für junge Leute, die in die Kriegs- oder Handelsmarine eintreten wollen.« Herausgegeben wurde die Schrift vom Schiffsjungen-Ersatz-Bureau, Berlin, Köpnicker-Straße, das, repräsentiert durch zwei Herren Bremer, (von denen einer als Militär-Journalist und Bureauvorstand unterzeichnet) sich bereit erklärt: zur unentgeltlichen Fürsorge einer Unterbringung als Schiffsjunge und als Auskunftei für kostenlosen Rat in allen Schiffsjungen-Angelegenheiten zu dienen.

Zunächst ein paar Worte über diese Schrift. Der Leser sieht den Verfasser, den »Militär-Journalisten«, Herrn Th. Bremer, nacheinander im Kleide eines Moralisten, eines Menschenfreundes und eines Patrioten. Zwischendurch zieht er auch, besonders wenn er von der Seemannsmission spricht, ein Priestergewand an. Da er wiederholt Stellen aus dem »rechten Kurs« (dem Seemannsmissionsblatt) zitiert und dabei die verdienstvolle Tätigkeit des Herrn Seemannspastor W. Thun (Siehe auch S. 281/282) hervorhebt, muß der unbefangene Leser den Eindruck gewinnen, einen Mann mit lauterem Wesen und edlen Absichten sprechen zu hören. Ein von einem solchen Manne geleitetes Institut konnte auch bei Skeptikern kaum Mißtrauen erwecken, erklärte Herr Bremer doch: im Anschluß an die deutsche Seemannsmission sein Ersatz-Bureau errichtet zu haben. Daraus durfte geschlossen werden, daß Herr Bremer mit der anerkannt segensreich wirkenden Seemannsmission Hand in Hand arbeite Er konnte demnach als zuverlässig gelten und man hätte Jemand kaum unüberlegt und leichtgläubig nennen können, wenn er das von diesem Herrn Bremer geleitete Institut Binnenländern, die um Rat fragen, als Auskunftei vorschlug.

Der Leser wird deshalb verstehen können, wenn eine hamburgische Reederei das Berliner Institut einem Herrn empfahl, der vergeblich versucht hatte, seinen Sohn auf den Schiffen dieser Reederei als Schiffsjunge unterzubringen. Ebenso wird er sich aber auch das grenzenlose Erstaunen des Reeders erklären können, als dieser folgenden vom 1. August datierten Brief erhielt:

„Wollen gütigst entschuldigen, wenn ich mir erlaube, mich mit Bezug auf Unterbringung meines Sohnes Hans. nochmals an Sie zu wenden. Anfang März d. J. fragte ich bei Ihnen an, ob Sie noch einen Platz für meinen Jungen auf Ihrem Schiffe frei hätten, auf welchem auch ein Sohn meines Freundes Unterkunft gefunden. Sie erwiderten mir darauf am 7. März, daß die Annahme von Jungen bis zum nächsten Frühjahr geschlossen sei und stellten mir anheim, mich an das Schiffsjungen-Ersatz-Bureau in Berlin zu wenden. Im Vertrauen auf diese Ihre Empfehlung setzte ich mich mit dem Bureau (Th. und Otto Bremer) in Verbindung. Als dann (im Mai) eine im Prospekt nicht vorgesehene Forderung, angeblich für Schiffsmaklergebühr (? D. R.) Mk. 90, an mich herantrat, stiegen Bedenken in mir auf. Ich zahlte aber trotzdem, immer noch im Vertrauen auf Ihre erste Empfehlung des Bureaus, die Mk. 90 und später für Pension oder Lehrgeld noch Mk. 180, in Summa Mk. 270, die nun verloren sind, da die ganze Geschichte sich als Schwindel herausgestellt hat, was Ihnen inzwischen auch wohl bekannt geworden sein wird. Schiff »Hella« (in Bremen) Kapt. Wintrow existiert nicht; die Reise nach Bremen, von welcher ich jetzt zurückkehre, war vergeblich. Die Ausrüstung von über Mk. 300 Anschaffungskosten lagert in Bremen; die Papiere sind weg und mein Junge hat immer noch keine Stelle.

Als wir dieses von der Reederei uns zugestellte Schriftstück gelesen hatten, ersuchten wir um Zustellung des Schriftwechsels zwischen dem Briefschreiber und dem Berliner Bureau, da ja möglicherweise eine Irreführung vorliegen konnte. Ehe uns das gewünschte Material zuging, erhielten wir Heft 5 der »Blätter für Seemanns-Mission« und fanden dort auf S. 70 folgende Mitteilung im Briefkasten:

Schiffsjungen-Ersatz-Bureau. In der Aprilnummer war auf das von dem Militärschriftsteller Th. Bremer-Berlin eröffnete Schiffsjungen-Ersatz-Bureau vorläufig aufmerksam gemacht. Eine eingehende Besprechung desselben war dieser Nummer vorbehalten. — Eine inzwischen von dem Komitee für deutsche evangelische Seemannsmission in Berlin öffentlich geschehene Warnung vor der Persönlichkeit des Th. Bremer veranlaßt uns, nunmehr von jeder Benutzung dieses Instituts dringend abzuraten und sich nicht durch die angekündigte sehr geschickte und einwandsfrei erscheinende Geschäftsführung des Prospekts beeinflussen zu lassen. — Wenn Bremer sich in seiner Schrift: »Wie werde ich Schiffsjunge?« wiederholt auf die

Seemannsmisson beruft und auch in weitgehendem Maße von Pastor Thun über die Mißstände im Stellenvermittelungswesen der Schiffsjungen festgestelltes Material benutzt hat, so beruht solches Verfahren auf einen groben Mißbrauch der ihm gegebenen Erlaubnis, von dem Aufsatz des Pastors Thun Kenntnis zu nehmen. Von meiner Seite war ihm die ausdrückliche Eröffnung gemacht: Die Seemannsmission könne mit ihm nur dann in öffentliche Beziehungen treten, wenn uns über seine Persönlichkeit eine allseitig genügende Garantie gegeben wäre.

Pastor J. Jungclaussen.

Wer nun Herrn Pastor Jungclaussen kennt, sein ernstes, ruhiges Wesen, weiß, daß er Worte so schwerwiegenden Inhalts erst nach reiflicher Überlegung geschrieben hat. Daß eine Mystifikation ausgeschlossen ist, geht auch daraus hervor, daß der wiederholt genannte Th. Bremer seit einigen Tagen aus Berlin verschwunden ist und daß sein Vater Otto Bremer, der Leiter und Inhaber des »Schiffsjungen-Instituts« vergeblich und »tiefbetrübt« — wie er schreibt — die Rückkehr seines hoffnungsvollen Sprößlings erwartet.

Als weiteren Ankläger gegen die Praktiken dieses »Schiffsjungen-Ersatz-Bureaus« zitieren wir das publizistische Organ des Seemannsverbandes, dem aus Bremen das Folgende berichtet wird:

Unter der Bezeichnung »Schiffsjungen-Ersatz-Bureau« Berlin, erscheinen in letzter Zeit in verschiedenen auswärtigen Zeitungen Annonzen, in denen das fragliche Bureau junge Leute auffordert, den Seemannsberuf zu ergreifen und sich bereit erklärt, dem sich Meldenden eine Stelle als Schiffsjunge zu verschaffen. Soweit hier bis jetzt bekannt geworden ist, haben sich auf diese Annonzen Personen aus Ottensen, Bückeburg, Gensingen, Demmin, Sangershausen, Emscheid, Leipzig und Berlin gemeldet, die Stellen als Schiffsjunge für ihre Söhne suchten. Alle sind von dem Bureau zunächst veranlaßt, 20 Mk. Gebühren, 30 Mk. für den Kapitän, 1,50 Mk. Heuergebühr und 2 Mk. für Porto-Auslagen nach Berlin einzusenden, hierauf ist ihnen mitgeteilt, daß die Jungen an einem bestimmten Tage hier im Freihafen sich einfinden sollten, wo sie auf dem Dreimaster »Hella« angemustert werden würden. Die Leute kamen mit ihren Söhnen auch alle hier an, denen sie zum Teil auch schon die recht kostspielige Ausrüstung angeschafft hatten, erfuhren aber, daß sie um das eingesandte Geld betrogen waren. Hier waren Stellen für die Jungen nicht frei, ein Dreimaster »Hella« war überhaupt nicht hier.

Aus allen diesen Gründen und gestützt auf das uns zugänglich gemachte Material empfehlen wir der Königl. preuß. Staatsanwaltschaft in Berlin, dem Schiffsjungen-Ersatz-Bureau in der Köpenicker Straße 28 etwas mehr auf die Finger sehen zu wollen, als es anscheinend bisher der Fall gewesen zu sein scheint.

Wenn sich Herr Pastor Thun im Verlauf eines Vortrages, den er in Leith hielt, mit den Worten an seine Zuhörer gewandt hat: *) »Sie werden mit mir der Überzeugung sein, daß die Leute (Heuerbaase) teilweise bodenlos gemein und gewissenlos handeln« — wird er diese Behauptung nach Kenntnisnahme vorstehender Ausführungen zurückziehen?!

*) Zu lesen in der bereits erwähnten vom »Militärjournalisten« Herrn Th. Bremer verfaßten Broschüre »Wie werde ich Schiffsjunge?«

Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen
(im Jahre 1902).

Ist hier auch schon wiederholt über den 1902er Schiffsverkehr einzelner deutscher Häfen gesprochen, so fehlte es doch an einwandsfreien Angaben über den Gesamtverkehr in allen deutschen Hafenplätzen. Diesem Bedürfnis ist durch eine Veröffentlichung des Kaiserlichen Statistischen Amtes entsprochen worden. Die nachfolgenden Bemerkungen beziehen sich daher auf dieses Material.

Die gesamte Bewegung aller im Seeverkehr des Deutschen Reichs zu Handelszwecken angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich nach Zahl und Größe im Jahre 1902 auf 179 908 Schiffe mit einem Raumgehalt von 39 874 584 t N.-R. und weist gegen das Jahr 1901 eine Zunahme um 779 Schiffe (0,4 pCt.) und 1 572 411 t R. (4,1 pCt.) auf.

Nicht enthalten unter diesen Zahlen ist die Zahl und der Raumgehalt derjenigen Schiffe, welche zu anderen als Handelszwecken in den deutschen Häfen ein- und ausgelaufen sind.

Der betreffende Verkehr bezifferte sich im Jahre 1902 auf 6876 Schiffe mit Gesamt-Nettoraumgehalt von 811 624 t R. und 1901 auf 8032 Schiffe mit 914 896 t R., wobei zu bemerken ist, daß seit dem Jahre 1898 zu diesem Verkehr auch Dampfer, welche lediglich als Zugkraft für andere zu Handelszwecken ein- und ausgehende Schiffe dienten, gerechnet wurden, während in den Vorjahren solche Dampfer überhaupt nicht angeschrieben worden sind. Da der fragliche Verkehr eine wesentlich andere Bedeutung als der Handelsverkehr hat, und seine Zu- und Abnahme mehr oder weniger von zufälligen Ereignissen abhängig ist, so erscheint es gerechtfertigt, ihn außer Betracht zu lassen, wie er denn auch in den nachstehenden Ausführungen durchweg unberücksichtigt geblieben ist.

Eingeteilt in Ostsee- und Nordsee-Gebiet kamen im ersteren, im Ostseegebiet in 1902 an: 37 551 Schiffe mit 6 066 917 t N.-R. (38 373 mit 6 139 717 im Vorjahre) darunter 22 402 Dampfer mit 5 261 784 t, es gingen ab: 37 022 Schiffe mit 6 000 035 t (38 093 Schiffe mit 6 109 506 t i. V.) darunter 22 299 Dampfer mit 5 222 240 t. Im Nordseegebiet kamen an: 52 448 Schiffe mit 13 958 266 t N.-R. (51 193 mit 13 063 035 i. V.) darunter 29 228 Dampfer mit 12 137 113 t und es gingen ab 53 340 Schiffe mit 13 933 770 t (51 770 mit 13 050 553 i. V.), darunter 29 232 Dampfer mit 12 053 976 t N.-R.

Die Zunahme des Seeschiffsverkehrs in den deutschen Häfen betrifft fast ausschließlich den Verkehr der Dampfschiffe, der sich sehr stark und fast ohne Unterbrechungen gehoben hat. Während im Jahre 1875 im ganzen 17 189 Dampfer mit einem Raumgehalt von 7 182 061 t N.-R. im deutschen Küstengebiet ein- oder ausgegangen sind, stellte sich die entsprechende Zahl im Jahre 1902 auf 102 728 mit 34 593 446 t. R.; der Dampferverkehr hat also während der Zwischenzeit nach der Zahl fast die sechsfache, nach dem Raumgehalt fast die fünffache Höhe erreicht. Dabei hat die Zahl der verkehrenden

Dampfer mit Ausnahme des Jahres 1895 stets zugenommen, während der Raumgehalt in den Jahren 1886, 1892 und 1895 — im letzteren wohl zum größten Teil infolge der Neuvermessungen — vorübergehend etwas abgenommen hat.

Was die Segelschiffe betrifft, so ist zunächst zu bemerken, daß zu dieser Schiffsgattung allgemein auch die Schleppkähne (Seeleichter), die mit Dampfkraft über See geschleppt werden, gerechnet sind, obgleich sie nur ausnahmsweise zur Aushilfe Segel führen. Derartige Fahrzeuge sind in den letzten Jahren, besonders seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, in steigendem Maße zur Verwendung gelangt, da sie eine ganz bedeutende Leistungsfähigkeit besitzen und sich im Gebrauch sehr bewährt haben. Sie werden immer größer gebaut und dehnen ihre Reisen weiter und weiter aus, von den preußischen Rheinhäfen bis Danzig, von Hamburg einerseits bis zur Ems und durch den Dortmund-Ems-Kanal ins Binnenland, andererseits über die ganze Ostsee. In der zukünftigen Entwickelung der Seeschiffahrt dürften sie berufen sein, eine hervorragende Rolle zu spielen, da sie nicht nur einen Teil der Segelschiffe zu ersetzen imstande sind, sondern auch wegen ihrer mäßigen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie wegen ihres geringen Tiefgangs mit den Küstendampfern in erfolgreichen Wettbewerb zu treten vermögen.

Der Segelschiffsverkehr belief sich im Jahre 1875 auf zusammen 70 369 angekommene und abgegangene Schiffe mit einem Raumgehalt von 5 540 649 t R. Nach der Zahl hob er sich, abgesehen von einem kleinen Rückgang im Jahre 1877, bis zum Jahre 1880, nach dem Raumgehalt erreichte er bereits im Jahre 1876 seine vorläufig höchste Entwickelung und ist dann bald gestiegen, bald gesunken. Unter dem Einfluß der günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse erfolgte in den Jahren 1896 bis 1899 eine nicht unerhebliche Aufwärtsbewegung, während 1900 sowohl nach der Zahl als nach dem Raumgehalt der Schiffe dieser Verkehr wieder etwas zurückging. Auch im Jahre 1902 hat er nach einer vorübergehenden Zunahme im Jahre 1901 eine weitere Einbuße sowohl nach der Zahl als auch nach dem Raumgehalt erlitten. Die Zusammenstellung der in deutschen Häfen angekommenen und abgegangenen Segelschiffe ergibt für 1902 gegen 1875 zwar eine Erhöhung der Zahl der Schiffe um 6811, aber eine Abnahme des Raumgehalts um 259 511 t R. Die Abnahme des Raumgehalts erscheint noch bedeutender, wenn man berücksichtigt, daß im Jahre 1875 die Anschreibungen des Seeverkehrs, wie bereits oben erwähnt ist, noch unvollständig waren. Die Vermehrung der Zahl ist darauf zurückzuführen, daß auf weiteren Reisen, welche hauptsächlich Schiffe größerer Abmessungen erfordern, die Segelschiffe immer mehr von Dampfern verdrängt werden, während sie im Küstenverkehr und überhaupt für kürzere Fahrten, bei denen hauptsächlich kleinere Fahrzeuge im Gebrauch sind, ausgedehnte Verwendung finden.

Von der Gesamtheit der im Jahre 1902 im Deutschen Reich angekommenen und abgegangenen Schiffe gehörten 138 354 (76.9 % der Gesamtzahl) mit 23 650 792 t R. (59.3 % vom Gesamtraumgehalt) der deutschen Flagge an. Den Heimatshäfen nach waren unter den deutschen Schiffen 1902: preußische 102 727 (57.1 G.-Z.) mit 7 935 300 t R. Rg. (19.9 G.-R.), mecklenburgische 4411 mit 500 129 t R. Rg. (2.4 oder 1.2), oldenburgische 4774 mit 350 767 t R. Rg. (2.7 oder 0.9), lübeckische 1108 mit 346 118 t R. Rg. (0.6 oder 0.9), bremische 10 925 mit 5 475 394 t R. Rg. (6.1 oder 13.7), hamburgische 14 409 mit 9 043 084 t R. Rg. (8.0 oder 22.7)

Von den im Jahre 1902 angekommenen und abgegangenen Dampfschiffen trugen die deutsche Flagge 80 476 Dampfer mit 20 098 598 t R. Rg. (78.3 oder 58.1 %); hierunter waren preußische D. 59 294 mit 6 676 832 t R. Rg. (57.7 oder 19.3), mecklenburgische 3465 mit 483 115 t R. Rg. (3.4 oder 1.4), oldenburgische 1594 mit 216 572 t R. Rg. (1.5 oder 0.6), lübeckische 1074 mit 341 012 t R. Rg. 1.0 oder 1.0), bremische 7680 mit 4 485 172 t R. Rg. (7.5 oder 13.0), hamburgische 7369 mit 7 895 895 t R. Rg. (7.2 oder 22.8).

Unter den fremden Flaggen, welche am Schiffsverkehr des Deutschen Reichs teilnahmen, hatte dem Raumgehalt der Schiffe nach die britische die erste Stelle inne. Unter ihr gingen im Jahre 1902 10 281 S. mit 9 020 717 t R. Rg. im deutschen Küstengebiet ein und aus (vom Gesammtschiffsverkehr 5.7 oder 22.6 %), dar. 9783 D. mit 8 697 180 t R. Rg. (vom Gesamtdampferverkehr 9.5 oder 25.1). Unter schwedischer Flagge kamen im Deutschen Reich im Jahre 1902 an und gingen ab 9808 S. mit 2 087 148 t R. Rg. (5.5 oder 5.2 vom Gesamtschiffsverkehr), wovon 4781 D. mit 1 640 375 t R. Rg. (4.7 des Gesamtdampferverkehrs nach Zahl und Raumgehalt), unter dänischer 12 555 S. mit 1 977 081 t R. Rg. (7.0 oder 5.0), darunter 3782 D. mit 1 649 305 t R. Rg. (3.7 oder 4.8). Die norwegische Flagge führten 2449 S. mit 1 141 314 t R. Rg. (1.4 oder 2.9) — darunter 1957 D. mit 996 065 t R. Rg. (1.9 oder 2.9) —, die niederländische 4564 S. mit 648 389 t R. Rg. (2.5 oder 1.6), unter denen sich 857 D. mit 426 308 t R. Rg. (0.8 oder 1.2) befanden, die russische 1246 S. mit 443 830 t R. Rg. (0.7 oder 1.1), wovon 515 D. mit 263 016 t R. Gg. 0.5 oder 0.8). An französischen Schiffen verkehrten 197 mit 236 176 t R. Rg. (0.1 oder 0.6), darunter 171 D. mit 187 938 t R. Rg. (0.2 oder 0.5), an spanischen 166 mit 205 311 t R. (0.1 oder 0.5), welche sämtlich Dampfer waren (0.2 oder 0.6), an italienischen 78 mit 159 073 t R. Rg. (0.1 oder 0.4) darunter 51 D. mit 134 574 t R. (0.0 0.4) und an österreichisch-ungarischen 68 mit 142 564 t R. Rg. (0.0 oder 0.4), wovon 66 mit 140 962 t R. Rg. Dampfer waren (0.1 oder 0.4). Andere fremde Flaggen (die griechische, belgische, nordamerikanische, argentinische und brasilianische) beteiligten sich am Verkehr des Deutschen Reichs mit zusammen 142 Schiffen von 162 192 t R. Rg. (0.0 oder 0.4 des gesamten Verkehrs), insbesondere mit 123 D. von 153 814 t R. Rg. (0.1 oder 0.5 des gesamten Dampferverkehrs).

Betrachtet man die Anteilnahme der Schiffe deutscher und fremder Flagge am Verkehr der beiden Hauptseegebiete, so findet man, daß vom Schiffsverkehr des Ostseegebiets im Jahre 1902 33.4 % nach der Schiffszahl und 46.1 % nach dem Raumgehalt auf fremde Schiffe entfielen, gegen 36.1 und 51.9 im Jahre 1898; es war also die fremde Flagge im Jahre 1902 nach der Schiffszahl und nach dem Raumgehalt in erheblich geringerem Maße beteiligt als im Jahre 1898. Beim Dampferverkehr hat in den deutschen Ostseehäfen die deutsche Flagge die fremde im Jahre 1902 gegen 1898 ebenfalls sowohl nach der Zahl (von 28.0 auf 23.3) als auch nach dem Raumgehalt (von 50.1 auf 44.3) zurückgedrängt. Auch im Nordseegebiet hat die deutsche Flagge an Boden gewonnen, da durch fremde Schiffe im Jahre 1902 nur 15.8 und 38.2 (1898 17.0 und 47.0) des gesamten Verkehrs dieses Gebiets besorgt wurden. Am Dampferververkehr des Nordseegebiets nahm die fremde Flagge im Jahre 1902 mit 20.3 und 40.7 teil, gegen 23.5 und 45.2 im Jahre 1898. In beiden Küstengebieten hat also die deutsche Flagge größere Bedeutung erlangt, ein erfreulicher Beweis für den Aufschwung, den die heimische Reederei seit dem Jahre 1898 genommen hat.

Im Vergleich mit 1898 hat sich von den Küstenstrecken des Ostseegebiets nach der Zahl und dem Raumgehalt der Seeverkehr der Provinzen Schleswig-Holstein (Ostseegebiet) und Ostpreußen günstig (mit einer Zunahme von 5.9 und 9.4 nach der Schiffszahl und 10.1 und 8.3 nach dem Raumgehalt) entwickelt. Dann weisen noch, jedoch nur nach der Schiffszahl, eine Zunahme auf das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin (um 28.4) und die Provinz Pommern (5.8) bei Abnahme des Raumgehalts (7.6 und 3.1). Bei der Provinz Westpreußen ist die Anzahl der verkehrenden Schiffe (3.6) geringer geworden, der Gesamtraumgehalt hielt sich jedoch auf fast der-

selben Höhe wie vor fünf Jahren. Im Gebiete der Freien Stadt Lübeck endlich ist die Schiffszahl (9.1) wie Raumgehalt (3.5) des Gesamtverkehrs zurückgegangen. Von den Küstenstrecken des Nordseegebiets zeigt nach dem Raumgehalt der verkehrenden Schiffe das preußische Rheingebiet die verhältnismäßig größte Zunahme (11.0 nach der Schiffszahl und 51.4 nach dem Raumgehalt), ihm am nächsten steht Schleswig-Holstein an der Nordsee (mit einer Zunahme von 21.1 und 27.6), dann folgt Hamburg (mit einer Steigerung um 4.9 und 18.4). Eine Abnahme nach der Schiffszahl (um 2.1, 11.9 und 8.4) bei einer starken Steigerung des Raumgehalts (um 28.8, 18.4. und 16.1) ergibt sich beim Verkehr von Oldenburg, Bremen und dem westlichen Teil von Hannover. Im Elb- und Wesergebiet von Hannover haben sich Zahl (um 16.1) und Gesamtraumgehalt (1.7) vermindert. Beim Dampferverkehr im besondern ist im Ostseegebiet namentlich an der Ostküste von Schleswig-Holstein Zahl und Gesamtraumgehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe gewachsen (8.5 und 6.8). Gestiegen ist ferner der Verkehr in Ostpreußen (4.8 und 5.6), nur dem Raumgehalt nach auch in Lübeck (3.2) und Westpreußen (0.9) bei Abnahme der Schiffszahl (4.9 und 3.3), während in Mecklenburg und Pommern bei einer erheblichen Zunahme der verkehrenden Schiffe (20.8 und 9.1) ihr Raumgehalt (um 8.5 und 2.1) abgenommen hat.

Bei sämtlichen Küstenstrecken des Nordseegebiets hat nach Zahl und Raumgehalt eine erhebliche Vermehrung des Dampferverkehrs stattgefunden, nach der Zunahme im Raumgehalt geordnet am erheblichsten beim preußischen Rheingebiet (39.4 und 45.5), sodann bei Oldenburg (13.9 und 43.7) und im Nordseegebiet von Schleswig-Holstein (22.4 und 31.3). Besonders bemerkenswert ist auch das Anwachsen des Dampferverkehrs bei dem westlichen Teil der Provinz Hannover (34.3 und 30.7), während bei Bremen und Hamburg neben einer verhältnismäßig geringen Zunahme der Zahl der ein- und ausgelaufenen Dampfer (1.8 und 8.6) ein bedeutenderer Aufschwung des bewegten Raumgehalts (21.1 und 20.2) in die Augen fällt. Auch der Zuwachs beim Elb- und Wesergebiet von Hannover steht nicht zu weit (mit 12.9 nach der Zahl und 18.9 nach dem Raumgehalt) hinter dem der vorgenannten Küstenstrecken zurück.

Das Strandrecht an der niederländischen Küste.

Seine Reformbedürftigkeit haben wir schon im März d. J. aus Anlaß der Strandung des Dampfers »Preußen« besprochen. In ihrer neuesten Nummer macht »De Zee« nach der »Voss. Ztg.« Mitteilungen über einen Bergungsprozeß, der ganz unglaubliche Zustände aufdeckt.

»Am 2. April 1902 strandete in den Außengründen bei Terschelling die schwedische Bark »Albert Ehrensvard« auf der Reise von Marstrand nach Beira mit einer Ladung Holz. Die Besatzung verließ das Schiff, nur der Kapitän und zwei Mann blieben an Bord. Etwa um 10 Uhr morgens kamen zwei Schleppdampfer, und mit diesen vereinbarte der Kapitän die Bergung der Ladung, da man das Schiff für verloren hielt. Da an jenem Tage wegen niedrigen Wasserstandes nicht mehr gearbeitet werden konnte, kamen die Schleppdampfer am nächsten Tage zurück und schleppten das Schiff, dessen Lage sich in der Nacht wider Erwarten gebessert hatte, in den Hafen von Nieuwediep. Indessen hatte sich der schwedische Generalkonsul, der von dem Abschluß des Vertrages noch keine Kenntnis hatte, an den Bürgermeister von Helder mit dem Ersuchen gewandt, die nötigen Maßregeln zur Bergung der Ladung zu treffen. Dies geschah denn auch. Der Bürgermeister als »Strandfinder« forderte die Bergungsmannschaft auf, das Schiff zu verlassen, und als sich diese weigerte, drohte er mit Gewalt, sodaß die Mannschaft unter Protest das Schiff verließ. Als der Kapitän des »Albert Ehrensvard« am 7. April dem Bürgermeister den Bergungsvertrag vorlegte und auf Herausgabe des Schiffes und der Ladung unter Anerbietung der Bezahlung sämtlicher Unkosten drang, erhielt er eine abschlägige Antwort und wurde an Gedeputeerde Staten von Nordholland (den ständigen Ausschuß) verwiesen, welche, wie der Bürgermeister behauptete, in dieser Frage allein zuständig wären. Der schwedische Gesandte im Haag, an den sich der Kapitän wandte, klagte bei der niederländischen Regierung, aber diese antwortete erst am 21. Juni und gab den Bescheid, daß sie sich in die Sache nicht mischen könne. Der Bürgermeister spielte eine höchst sonderbare, eigentümliche Rolle. Am 21. April, also 18 Tage nach der Besitzergreifung des Schiffes ließ er dem Kapitän sagen, daß, wenn dieser am 24. April keine Maßregeln hinsichtlich des Schiffes und der Ladung getroffen hätte, er die Ladung löschen lassen werde; dabei hatte er aber dem Kapitän verboten, sich an Bord des Schiffes zu begeben, solange die Antwort der Regierung auf die Klage des schwedischen Gesandten noch nicht eingelaufen sei. Obgleich der Bürgermeister durch diese an den Kapitän gerichtete Aufforderung die Identität des gestrandeten und in den Hafen geschleppten Schiffes mit der »Albert Ehrensvard« selbst anerkannt hatte, erließ er doch am 22. April, also zwei Tage vor dem dem Kapitän gestellten Termin, einen öffentlichen Aufruf, worin die Eigentümer eines »unbekannten« Schiffes, dessen Name wegen Beschädigung nicht mehr sichtbar sei, aufgefordert wurden, ihre Rechte geltend zu machen. Der Kapitän klagte bei dem Gerichte in Alkmaar auf Herausgabe des Schiffes und der Ladung, wurde aber abgewiesen und der Apellgerichtshof bestätigte das erstinstanzliche Urteil; die Entscheidungsgründe beider Gerichte fußten auf der Annahme, daß der Bürgermeister tatsächlich »Strandfinder« sei. Dies war nur dadurch möglich geworden, daß die Bergungsmannschaft sich inzwischen auf die Seite des Bürgermeisters gestellt hatte und dessen Behauptungen in jeder Hinsicht bestätigte, weil sie sich von der Bergung der Ladung eines herrenlosen Schiffes größeren Gewinn versprach, als der mit dem Kapitän vereinbarte Bergungslohn betragen hätte. Indessen ließ der Bürgermeister die Ladung löschen. Die Unkosten hatten aber bereits eine Höhe erreicht, die aller Wahrscheinlichkeit nach den Wert der Ladung überstieg, sodaß der Kapitän davon absah, seine Ladung in natura zu reklamieren. Um diese zu verkaufen, bedurfte der Bürgermeister der Erlaubnis der Gedeputeerde Staten, diese wurde aber mit dem Bemerken verweigert, daß der Bürgermeister, nachdem er von dem Bergungsvertrag Kenntnis erhalten habe, sich hätte zurückziehen müssen. Die infolge des Vorgehens des Bürgermeisters erwachsenen Unkosten mußten aber bezahlt werden. Zu diesem Zwecke nahm der Bürgermeister ein Darlehen von 9500 Gulden auf, und da das Geld am Verfalltage nicht zurückgezahlt wurde, ließ er sich von dem Darleiher verklagen. Dieser wurde in der ersten Instanz zwar abgewiesen, bekam aber in der zweiten Recht, sodaß dem Verkaufe der Ladung jetzt nichts mehr im Wege stand. Die sämtlichen bis dahin aufgelaufenen Unkosten betrugen 27 000 G., bei dem Verkauf der Ladung wurden 32 000 G. erzielt, sodaß sich ein Überschuß von 5000 G. herausstellte, auf welchen die »Gläubiger des Bürgermeister-Strandfinders« ebenfalls Anspruch machten. Doch kam zwischen ihnen und dem Bürgermeister ein Vergleich zu stande. Nur die Bergungsgesellschaft wird den Prozeßweg betreten. In diesem Prozeß wird der Überschuß von 5000 G. auch noch aufgezehrt werden.«

Prüfen wir das holländische Strandrecht — es ist auf Seite 157/158 abgedruckt — dann suchen wir vergeblich nach einem Paragraphen, der den Bürgermeister zu seinem eigentümlichen Vorgehen berechtigen konnte.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Unfall an Bord des D. »Ajax« im Hafen von Antwerpen, wo 4 Mann von der Besatzung durch Gase vergiftet wurden, von denen 3 Personen sofort starben. Der Dampfer war am 3. Oktober von Bilbao via Rotterdam in Antwerpen angekommen. Von den drei Schiffsräumen war der mittlere Raum leer, während in den beiden anderen Räumen verschiedene Güter untergebracht waren: Leinsamen, Ölkuchen, Treber, Maschinenteile, Harz, Konserven. Der Unfall ereignete sich im Raum Nr. 1. Die Entlöschung des Schiffes wurde am 2. Oktober durch Stauer vorgenommen. Von der Mannschaft war nach der Ankunft in Antwerpen die Vorluke geöffnet und der Raum vom 2. Steuermann und zwei Matrosen bestiegen worden. Als die Leute nicht wiederkamen, stieg ihnen der Steuermann nach, der aber bald umfiel. Alsdann wurde ein Matrose an einer Leine hinabgelassen, damit er um den Körper des Zimmermanns ein Tau schlingen sollte. Der Matrose konnte diese Arbeit nur mangelhaft ausführen, doch gelang es, den Zimmermann nach oben zu schaffen und ihn nach einiger Zeit wieder ins Leben zurückzurufen. Die drei zuerst Hinabgestiegenen wurden später von der Feuerwehr wieder nach oben geschafft. Wiederbelebungsversuche blieben bei ihnen erfolglos. Die Ölkuchen waren bei trockenem Wetter in Gironne eingenommen. Während der Reise von Bilbao, wo Erze in den Mittelraum eingenommen wurden, bis Rotterdam, sind die Ventilatoren nicht geöffnet worden. Eine Öffnung dieses Raumes fand in Rotterdam statt, wo das Erz gelöscht wurde. Auch die anderen Räume wurden dort für kurze Zeit zum Zwecke der Zollrevision geöffnet. Eine Kommission wurde an Ort und Stelle mit der Untersuchung beauftragt. Von ihr ist festgestellt, daß die drei Leute erstickt sind, was auf eine Verschlechterung der Luft infolge Entwickelung von Kohlensäure zurückgeführt wird. Die Ölkuchen waren sehr trocken, doch zeigte sich eine Erwärmung der Ölkuchen und eine Schimmelbildung an denselben. Die Bildung der Stickluft wird von den Sachverständigen auf die Ölkuchen zurückgeführt. Es sind dann auch Proben der Ladung im Chemischen Staatslaboratorium in Bremen untersucht, die aber ein bestimmtes Resultat nicht ergeben haben. Der Sachverständige, Dr. Wolfrum, vom Bremer Laboratorium bemängelt an dem Gutachten, daß keine Luftproben gemacht seien. Es würde sich dann ergeben haben, ob ein Mehr an Kohlensäure oder ein Minder an Sauerstoff vorgelegen habe. Als geeignetes Mittel zur Verhütung solcher Unfälle empfiehlt er eine ausgiebige Ventilation. Durch eine Probe mit dem Licht sei leicht festzustellen, ob der Raum zu beschreiten sei. Der Reichskommissar spricht sich dahin aus, daß die Schiffsleitung an diesem Unfall kein Verschulden trifft, doch empfiehlt er eine ausgiebige Lüftung und das Untersuchen des zu betretenden Raumes durch ein Licht. Der Spruch des Seeamts lautet nach der »Prov. Ztg.«:

»An Bord des Schraubendampfers »Ajax« aus Bremen sind am 3. Oktober 1903, morgens zwischen 9 und 10 Uhr, im Hafen von Antwerpen der 2. Steuermann Kormann, der Zimmermann Schulz und zwei Matrosen durch Einatmen giftiger Gase, die sich im Laderaume Nr. 1 des Schiffes gebildet hatten, verunglückt. Von ihnen ist nur der Zimmermann gerettet. Die Gasentwicklung ist auf die an Bord befindlich gewesene Ölkuchenladung zurückzuführen: da eine Ventilation mit Rücksicht auf die Ladung und die Reise unterlassen ist, ist eine außergewöhnliche Ansammlung des Gases in dem Raume erfolgt. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden, Mängel der Bemannung oder der Ausrüstung und Beladung haben nicht vorgelegen. *Es ist nach dieser Erfahrung zu empfehlen, in nicht ständig ventilierten Schiffsräumen, die Ölkuchen enthalten haben, nur nach vorgängiger ausgiebiger Lüftung und Prüfung der Luft auf gesundheitsschädliche Gase einzutreten.*«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Werft von Blohm & Voß in Hamburg ist von einer auswärtigen Firma der Bau eines **Fracht- und Passagierdampfers** in Auftrag gegeben. Der Neubau erhält eine Länge von 190' und wird in der brasilianischen Küstenfahrt Verwendung finden.

* * *

Das deutsche Kohlendepot in Genua hat der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, den Bau eines hölzernen **Schleppers** mit Kupferböden in Auftrag gegeben. Der Dampfer erhält eine Länge von 47' und wird mit einer achtzigpferdigen Maschine ausgerüstet werden. Die Lieferzeit ist auf Ende Oktober d. J. festgesetzt worden.

* * *

Stapelläufe.

Am 6. August lief ein für die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft bestimmter **Schleppdampfer** auf der Schichauwerft glücklich vom Stapel. Die Dimensionen sind: 68×8.2×1.05 m. Seine Maschine entwickelt eine Leistung von 900 HP.

* * *

Auf der Werft von Nüscke & Co. A.-G. in Stettin lief am 10. August der Frachtdampfer **»Christine Sell«** für Herrn Jonas Sell in Flensburg vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 61.5×9.2×4.45 m. Bei einem mittleren Tiefgange von 4.10 m eine Ladefähigkeit von 1100 t. Die Maschine soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9 Knoten verleihen. Schiff und Maschine sind für die höchste Klasse des Germ. Lloyd für große Küstenfahrt erbaut.

* * *

Am 11. August lief von der alten Werft der A.-G. »Weser«, Bremen, der letzte Dampfer vom Stapel. Er ist für die Dampfschiffahrts-Ges. »Neptun« in Bremen bestimmt und erhielt den Namen **»Pallas«**.

* * *

Am 13. August fand auf der Neptunwerft in Rostock der Stapellauf des Dampfers **»Kommerzienrat Boeckel«**, Baunummer 231, für F. W. Fischer in Rostock statt. Das Schiff ist als Quarterdeckschiff mit Brückenaufbau und Poop gebaut und mißt: 210'×32'×15' 9½". Der Dampfer ist aus bestem Siemens-Martin-Stahl nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd, Klasse ✠ 100 A_4L (E) gebaut. Er hat eine Ladefähigkeit von etwa 1500 t d. w. Die Lösch- und Ladevorrichtungen sind sehr reichlich bemessen, besonders vorteilhaft ist ferner der verhältnismäßig geringe Tiefgang im beladenen Zustand, der es dem Dampfer ermöglicht, alle bekannten Ost- und Nordseehäfen, ohne zu leichtern, zu besuchen.

* * *

Auf der Schiffswerft von Joh. C. Tecklenborg, A.-G., lief am 15. August der neuerbaute Hansadampfer **»Kybfels«** für die Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen, glücklich vom Stapel. Der Dampfer, der nach den Vorschriften des Germ. und Engl. Lloyd als Spardeckschiff erbaut ist, hat folgende Abmessungen: 418' 6"×52' 5"×32' 1". Tragfähigkeit 7200 t bei einem mittleren Tiefgang von etwa 25'. Es sind 6 bis an das Oberdeck reichende wasserdichte Schotten, 5 Ladeluken, 10 Dampfwinden und 14 Ladebäume vorhanden. Eine Vierfach-Expansionsmaschine von 2750 ind. Pferdest. soll dem Dampfer 12 Knoten Fahrgeschwindigkeit geben. Die drei Hauptkessel haben Howdens Auberwindgebläse und arbeiten mit 15 Atmosphären Druck.

* *

Probefahrten.

Der für die Jaluitgesellschaft in Hamburg neu erbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Germania«** von der Kieler Germaniawerft machte am 9. August seine Probefahrt.

Pontondock für den Suezkanal. Das von der Suezkanalkompagnie bei der Firma Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. zu Wallsend on Tyne bestellte Schwimmdock wurde am 11. August von der Werft der genannten Firma vom Stapel gelassen, seine Ankunft in Port Said wird gegen Ende des nächsten Monats erwartet. Das Dock, in einem Stück gebaut, mißt 295' 3$^1/_2$" Gesamtlänge bei 86' $^1/_2$" Breite und hat eine Tiefe von 34' 3". Seine Hebekraft beträgt 3000 t und sein Tiefgang über den Klötzen 18'. Die Pumpmaschinen, die durch Elektromotoren getrieben werden und mit 440 Volt arbeiten, sind durch die Wallsend Slipway und Engineering Co. geliefert worden. Die erste Platte wurde am 7. Mai gelegt, so daß vom Beginn bis zum Stapellauf nur 13 Wochen vergangen sind, ein Rekord.

Vermischtes.

Dem Jahresbericht des Seeamts zu Hamburg für das Jahr 1903 entnehmen wir: Vom Reichskommissar wurde in vier Fällen gegen je eine Person der Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes und in einem weiteren Falle gegen eine Person der Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes gestellt. In zwei Fällen wurde dem Antrage des Reichskommissars Folge gegeben, indem zwei Personen die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wurde, während das Seeamt in den übrigen fünf Fällen dem Antrage des Reichskommissars keine Folge gab. In beiden Fällen, in denen dem Antrage des Reichskommissars Folge gegeben wurde, ist von den betreffenden Personen gegen den Spruch des Seeamts beim Kaiserl. Ober-Seeamt Beschwerde eingelegt worden. Laut Entscheidung des Kaiserl. Ober-Seeamts ist in diesen beiden Fällen den betreffenden Personen die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes wieder zuerkannt worden. In den fünf Fällen, wo vom Seeamt dem Antrage des Reichskommissars keine Folge gegeben wurde, ist vom Reichskommissar in vier Fällen gegen den Spruch des Seeamts beim Kaiserl. Ober-Seeamt Beschwerde eingelegt worden, während in einem Falle der Spruch des Seeamts Rechtskraft erlangte. Während in einem der ersteren vier Fälle der Spruch des Seeamts vom Kaiserl. Ober-Seeamt bestätigt worden ist, wurden in dem zweiten Falle, in dem gegen zwei Personen der Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes gestellt worden war, der Spruch des Seeamts dahin abgeändert, daß der einen Person die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes entzogen worden ist, während im übrigen der Spruch des Seeamts bestätigt wurde. In den übrigen beiden Fällen steht die Entscheidung des Kaiserl. Ober-Seeamts noch aus. Somit ist im Jahre 1903 keine rechtskräftige Entscheidung auf Entziehung der Gewerbebefugnis seitens des Seeamts ergangen.

Der Reederei des **Dampfers »Thea«**, Herrn H. Diederichsen, Kiel, ist durch Vermittlung des Auswärtigen Amts die **Entscheidung des Prisengerichts Wladiwostok** mitgeteilt. Das Aktenstück lautet:

Nach Prüfung der Angelegenheit des deutschen Dampfers »Thea«, der am 12. Juli in der Nähe des Eingangs des Golfs von Tokio durch eine Abteilung russischer Kreuzer angehalte und versenkt ist, erkennt das Gericht: 1) daß der Dampfer »Thea« ordnungsgemäß angehalten ist in Gemäßheit der Art. 2, 3, 15, 16 und 17 des Reglements über die Seeprisen; 2) daß es vollkommen festgestellt ist, daß der Dampfer »Thea« für die Zeit des Krieges Eigentum des Feindes war, weil nach dem Befrachtungsvertrage des Schiffes dieses für 9 Monate vom 12. März d. J. ab durch die japanische Kompagnie Hokoi Santchio Hessi Kaisi gechartert war, in deren Besitz es sich befand, indem es regelmäßig Küstenschiffahrt zwischen den japanischen Häfen trieb, dabei von allen Privilegien Vorteil habend, die nur den japanischen Fahrzeugen zukommen; 3) daß der Dampfer »Thea«, da er seinen neutralen Charakter verloren, der Konfiskation schuldig ist in Gemäßheit des Art. 10 des oben erwähnten Reglements; 4) daß die ganze Ladung des besagten Dampfers, bestehend aus Dünger und Fischöl, da sie Eigentum des Feindes war, der Konfiskation schuldig ist; 5) daß infolge dessen, was vorausgeht, der besagte Dampfer und die Ladung als gute Prise anerkannt werden. Gegen diese Entscheidung ist die Appellationsklage beim Prisengericht Wladiwostok innerhalb Monatsfrist einzureichen.

Die Welthandelsflotte hatte nach Lloyds Register Ende Juni des Jahres einen Raumgehalt von 34 789 190 t R. (1 146 058 mehr als i. V.), der sich auf folgende Nationen verteilte:

	1903	1904	Zunahme od. Abnahme
England ohne Kolonien	14 889 571	15 391 350	+ 501 779
Deutschland	3 283 247	3 369 807	+ 86 560
Vereinigte Staaten....	3 611 956	3 849 400	+ 237 444
Norwegen	1 653 740	1 717 654	+ 63 914
Frankreich	1 622 016	1 693 366	+ 71 350
Italien	1 180 335	1 187 566	+ 7 231
Rußland..............	809 648	840 515	+ 30 867
Spanien	764 447	754 855	— 9 592
Schweden	721 116	751 533	+ 39 417
Holland	658 845	687 529	+ 28 684
Japan................	726 818	671 417	— 55 401
Dänemark	581 247	597 984	+ 16 737
Österreich-Ungarn.....	578 697	585 156	+ 6 459

Eine Frachtraten-Vereinbarung der nach der Westküste Amerikas fahrenden Gesellschaften hat stattgefunden. Der neue Tarif weist anstatt drei fortan vier Warenklassen auf, ferner werden einige Veränderungen in den Frachtraten sich ergeben, die durch die wiederkehrenden Quarantäneschwierigkeiten sowie namentlich durch die von der chilenischen Regierung eingeführte Leuchtfeuerabgabe, gerechtfertigt erscheinen. Der neue Tarif wird am 1. September, also bei der Kosmos-Linie zuerst mit dem am 3. September zu expedierenden Dampfer in Kraft treten.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Von der Deputation für Handel und Schiffahrt in Hamburg ist der Bau eines zweiten Hafenlotsendampfers (Mk. 37 000) befürwortet worden. Der Senat, der diesen Vorschlag unterstützt, hat bei der Bürgerschaft einen dementsprechenden Antrag gestellt, von dem aus sehr verschiedenen Gründen nur gewünscht werden kann, daß er Unterstützung bei der gesetzgebenden Körperschaft finde.

* * *

Ferner beantragt der hamburgische Senat, nach voraufgegangener Befürwortung durch die Deputation für Handel und Schiffahrt, die Einrichtung von Zeitsignalen im Kuhwärder Hafen, nämlich das Aufstellen einer Pendeluhr mit Sekundenanzeiger am Reiherkai, deren Gang auf

elektrisch-sympathetische Weise von der Sternwarte aus reguliert wird, und drei Signalstationen auf dem Turm des Verwaltungsgebäudes der Hamburg-Amerika Linie, am Reiherkai und auf den Türmen der Schuppen 71 a und 76 a am Auguste Viktoria- und Mönckebergkai einzurichten. (Siehe den Bericht des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere. D. R.)

* * *

Der Verkehr Lübecks auf dem Elbe-Trave-Kanal war im I. Halbjahr mit 549 000 t um 43 500 t größer als im I. Halbjahr 1903.

* * *

Die Deutsche Ostafrika-Linie hat für das zweite Halbjahr einen neuen Fahrplan herausgegeben, nach dem die Zwischendampfer nur bis Dar-es-Salaam fahren. Es ist in Aussicht genommen, diese Dampfer auch Dover anlaufen zu lassen, um dem englischen Publikum nach Mombassa, Zanzibar und Chinde eine bequeme Reisegelegenheit zu bieten.

* * *

Der deutsche Levantedampfer »Tenedos«, der den belgischen Dampfer »Clematis« mit gebrochenem Sternschaft auf 35° N und 41° W sichtete und ihn dann nach Fayal (625 Sm) schleppte, erhielt vom englischen Admiralitätsgericht einen Bergelohn von 2400 £.

* * *

Laut Mitteilung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind für die am 3. v. M. durch den deutschen Dampfer »Energie« ausgeführte Rettung von 70 Personen aus dem dänischen Dampfer »Norge« aus der Laeisz-Stiftung dem Kapitän Joh. Schaffer die große silberne Medaille nebst Diplom und der bei der Rettung beteiligt gewesenen Mannschaft insgesamt 300 Mk. verliehen.

* * *

Der Führer des Norddeutschen Lloyddampfers »Bremen«, welcher am 12. d. M. von New-York kommend in Bremerhaven eintraf, Herr Kapitän R. Nierich, (nicht Mierich, wie es in letzter Nummer irrtümlich hieß) hat mit der jetzigen Reise seine hundertste Rundreise über den Ozean glücklich vollendet. Dieses Ereignis gab der Reederei Anlaß, ihren bewährten Kapitän durch ein Schreiben und durch ein namhaftes Geschenk zu ehren.

* * *

Ausland.

Der mit Erhebungen über ausländische Seegesetze betraute Sonderausschuß des englischen Unterhauses mußte, ohne seine Tätigkeit vollendet zu haben, aus Anlaß des bevorstehenden Schlusses der Session, seine Arbeiten beenden. In einem Bericht, der ohne Kommentar Aufschluß über die Aussagen bereits vernommener Sachverständiger (Siehe S. 394 die Aussagen von Sir William Ward) gibt, wird die Wahl eines neuen Ausschusses bei Beginn der neuen Session empfohlen.

* * *

Auf Veranlassung des Norddeutschen Lloyd sind seitens der Hafenbehörde in Colombo Ermittelungen angestellt, ob die dem Dampfer »Prinz Heinrich« unter der Küste von Ceylon auf 5° 55' N und 80° 27' O zugestoßene Beschädigung durch eine Untiefe veranlaßt sei. Bei der vorgenommenen Untersuchung ist in einer Tiefe von 20 Faden ein Rock ermittelt worden, das bis drei Faden unter die Wasseroberfläche reicht und in den Seekarten nicht verzeichnet ist.

* * *

Die White Star Line hat ihre Zwischendecksraten von Liverpool und Queenstown nach New-York und Boston auf 2 £, die American Line ihre Raten von Europa nach Philadelphia auf 30 s herabgesetzt.

* * *

Die Liverpooler Reeder-Vereinigung hat an das britische Auswärtige Amt eine Petition eingereicht, in der ersucht wird, den britischen Gesandten in Konstantinopel dahin zu instruieren, daß er eine internationale Konferenz über die türkischen Sanitäts-Gebühren für Dampfer in der Schwarzen Meer-Fahrt und in türkischen Häfen anregen möge.

* * *

Das englische Unterhaus hat die Gesetzesvorlage betr. die drahtlose Telegraphie angenommen.

* * *

Einige französische Häfen stehen schon wieder im Zeichen des Streiks. In Dünkirchen ist die beabsichtigte Einstellung der Arbeit durch die Seeleute zwar noch verhindert worden, in Marseille dagegen gährt es schon wieder mächtig. Einige Reedereien sind boykottiert, anderen steht diese Maßregel bevor; die Seeleute murren über ihre Vorgesetzten und diese über ihre Untergebenen.

* * *

Am 27. April d. J. ist für den Hafen von Canton eine Hafenordnung in Kraft getreten, die die Vorschriften für das Ein- und Auslaufen und Ankern sowie das Löschen und Laden daselbst enthält, und die sich im allgemeinen der für den Hafen von Schanghai geltenden anschließt.

* * *

Am 1903er Schiffsverkehr von Marseille war die britische Flagge mit 948 440 t (952 882 i. V.), die deutsche mit 101 421 (28 000) und die amerikanische mit 3137 (14 000) beteiligt.

* * *

Die Dönvigsche Rettungsboje hat sich gut bewährt. Sie ist nach zweitägiger Fahrt in offener See nach Ymuiden eingeschleppt worden, ohne irgendwelche Unfälle erlitten zu haben.

* * *

»Holzapfels Composition Company Ltd.« in Newcastle an der Tyne hat Mitte Juli ihre neuen Etablissements in Felling durch eine Feier eröffnet, an der zahlreiche hochgestellte Personen aus Schiffbau- und Reedereikreisen teilgenommen haben; im Ganzen etwa 300 Personen. Auf einem Festmahl zu Ehren der Gäste feierte Lord Armstrong die Firma, als die bei Weitem größte in ihrer Branche, durch einen längeren Toast, indem er Herrn Max Holzapfel seine Bewunderung über die Einrichtungen der Werke aussprach.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 11. August abgehaltenen Versammlung wurden 4 Herren als Mitglieder aufgenommen. — Unter den Eingängen wurde eine Einladung des See-Maschinisten-Collegiums von 1891 in Hamburg zu einem am 30. August im Schiffergesellschaftshaus stattfindenden Experimentalvortrag verlesen. Auf der Tagesordnung stand der Antrag des Senates betr. Einführung von Zeitsignalen im Hamburger Hafen durch elektrisches Licht. Da die vom Senate in Aussicht genommenen Zeitsignale nach Ansicht einiger hafenkundigen Herren nur einer beschränkten Anzahl von Schiffen zu Gute kommen würden, so wurde der Vorsitzende ersucht, bei der Bürgerschaft darum zu bitten, daß die beabsichtigten Signalanlagen dadurch erweitert werden möchten, daß auf dem Amerikahöft, auf dem Baakenhöft und auf der Seewarte je ein Zeitsignal angebracht werde.

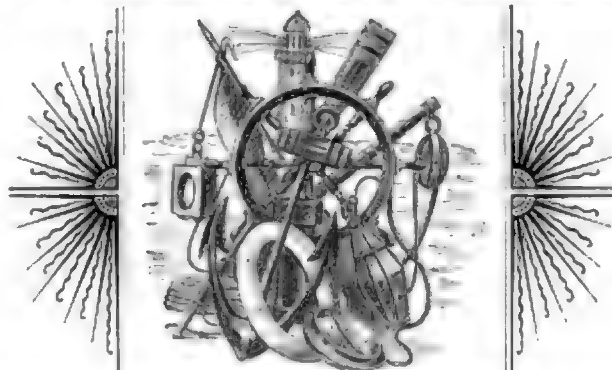
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Eingaben des Verbandes:

1) an den Hohen Bundesrat betr. „Fahrzeit der Schulschiffskadetten nach ihrer Ausbildung".

»Einen Hohen Bundesrat bittet der gehorsamst unterzeichnete Verband um hochgeneigte Abänderung des § 6 Abs. 2 der Verordnung vom 16. Januar 1904 nach der Richtung, daß von den Zöglingen der Schulschiffe der Nachweis einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf anderen Kauffahrteischiffen verlangt werde, ehe sie zur Ablegung der Steuermannsprüfung zugelassen werden.

Ein am 8. Februar in diesem Sinne gefaßter Beschluß des Verbandes stützt sich auf die Überzeugung seiner Mitglieder, daß Jemand, der nur den Dienst auf dem Schulschiffe kennt, mag seine Ausbildung noch so gut sein, sich nicht diejenigen Eigenschaften anzueignen vermag, die der Schiffsdienst, der Reeder und das Gesetz von einem Steuermann beanspruchen können und beanspruchen müssen.

Einem lediglich aus der Schulschiffserziehung hervorgegangenen Seemanne, der das Leben, wie es an Bord eines Kauffahrteischiffes zwischen Vorgesetzten und Untergebenen herrscht, erst als Schiffsoffizier kennen lernt, der also niemals in diesem Sinne Untergebener war, wird es unmöglich sein, den richtigen Ton im dienstlichen Verkehr mit seinen Untergebenen zu finden und ihnen diejenige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie sie sie gewohnt sind. Die aus dieser Unkenntnis der Verhältnisse entstehenden Unzuträglichkeiten beschränken sich nicht allein auf sein dienstliches Verhältnis zu Untergebenen, sondern auch auf das zu Vorgesetzten, ebenso wie der Verkehr mit Kameraden darunter beeinträchtigt wird.

Außer diesen sozialen Gründen war für den Beschluß des Verbandes der Umstand maßgebend, daß die Schulschiffszöglinge, weil das Schulschiff keine Ladung fährt, keine Gelegenheit gehabt haben, sich die zur Vorbereitung des Löschens oder Ladens sowie zur Leitung der Lösch- und Ladearbeiten erforderlichen seemännisch-technischen Kenntnisse anzueignen, und weil sie gewohnt sind, jede Arbeit mit zahlreichen Menschenkräften verrichtet zu sehen, wird es ihnen nach Ansicht des Verbandes auch schwer werden, als Vorgesetzte eines Kauffahrteischiffes mit seiner relativ geringen Besatzung eine richtige Arbeitseinteilung vorzunehmen wie überhaupt den Schiffsdienst mit wenigen Kräften zufriedenstellend zu versehen. Diese Übelstände könnten sich besonders auf kleineren Schiffen sehr unangenehm fühlbar machen.«

2) an den Hohen Bundesrat betr. „Ausbildung der Führer von Fluß- und Haff-Fahrzeugen".

»Einen Hohen Bundesrat bittet der gehorsamst unterzeichnete Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, seinem am 8. Februar d. J. vertretenen Standpunkt über die »Ausbildung der Führer von Fluß- und Haff-Fahrzeugen« eine hochgeneigte, wohlwollende Berücksichtigung schenken zu wollen. Der auf diesen Gegenstand nach erschöpfender Aussprache gefaßte Beschluß hat folgenden Wortlaut:

> »Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine beschließt, an den Hohen Bundesrat das Ersuchen zu richten, daß die Führer von Lust-, Fluß- und Haff-Segelfahrzeugen, soweit sie in Gewässern verkehren, welche von Seeschiffen befahren werden, einer Prüfung unterworfen werden, bei welcher von ihnen die Kenntnis der Kaiserl. Verordnung und genügende Kenntnis des Fahrwassers verlangt wird.«

Mit dem im Beschluß ausgesprochenen Wunsch, von den Führern der dort näher gekennzeichneten Fahrzeuge die Kenntnis des Seestraßenrechts und des Fahrwassers, auf dem sie ihrem Gewerbe obliegen, zu verlangen, möchte der Verband das Mindestmaß von Anforderungen kennzeichnen, die an den Führer eines Fahrzeuges gestellt werden müssen, das auf von Seeschiffen besuchten Gewässern fährt.

Durch eine Berücksichtigung dieses Gesuchs würde vermieden werden, daß, wie es leider gegenwärtig der Fall ist, Personen die Führung eines Flußfahrzeuges übernehmen, denen die elementarsten Kenntnisse des Seestraßenrechts abgehen und die, weil vielen unter ihnen auch jede seemännische Erfahrung fehlt, durch ihre unrichtigen Ausweichmanöver eine große Anzahl von Seeunfällen herbeigeführt haben. Das beigegebene Protokoll der Verhandlungen vom 8. Februar wird die Richtigkeit dieser Behauptung bestätigen.

Da die Gewerbeordnung, mit Ausnahme der in § 31 aufgeführten Betriebe, unter denen die Binnenschiffahrt fehlt, die Ausübung eines Gewerbes Jedermann gestattet, steht die Führung von Fahrzeugen in Binnengewässern auch Jedermann ohne die Ablegung einer Prüfung offen.

Wenn die Regierungen einzelner Bundesseestaaten diesem Mangel durch die Einführung von Prüfungen abzuhelfen versucht haben, so gelten diese Bestimmungen doch nur für das der Landesbehörde unterstellte Gebiet und sind außerdem vom staatsrechtlichen Standpunkt anfechtbar, da laut § 140 des Binnenschiffahrts-Gesetzes vom 19. Februar 1895 nur dem Hohen Bundesrat das Recht eingeräumt worden ist, »Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffahrt zu treffen«.

Wenn der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine den Hohen Bundesrat ersucht, von der Befugnis im § 140 Gebrauch machen zu wollen, so wiederholt er einen Wunsch, der schon im Jahre 1895 bei der Beratung des Binnenschiffahrts-Gesetzes im Reichstage ausgesprochen worden ist und der eine Forderung nicht nur aus Billigkeitsrücksichten sondern im Interesse der Sicherheit von Menschenleben und Eigentum darstellt.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 35. Hamburg, den 27. August. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Über Erkrankungen der Besatzung an Bord der in Hamburg eingelaufenen und dort gebliebenen Schiffe gibt aus dem Bericht des hamburgischen Medizinalkollegiums eine Zusammenstellung des Hafenarztes sehr beachtenswerten Aufschluß. Zunächst die Tatsache, daß unter 506 443 Personen der Besatzungen von 19 146 Schiffen 17 864 (3,5 pCt.) Erkrankungen vorgekommen sind. Darunter 14 950 die sich während der Reise ereignet hatten und bei der Ankunft bereits wieder überstanden waren, ferner 2914 Personen, die entweder mit dem Schiff krank ankamen oder die während des Aufenthalts im Hafen erkrankten. Von den zuerst erwähnten 14 950 Erkrankungen verliefen 166 tötlich. Aber zu ihnen gehören 52 Unglücksfälle und 18 Selbstmorde. Rechnet man diese ab, vorausgesetzt, daß die Unglücksfälle den Tod unmittelbar zur Folge hatten, dann bleiben 96 Todesfälle aus 14 950 Erkrankungen, deren größere Anzahl nicht von Schiffsärzten sondern von Schiffsführern behandelt worden sein dürfte. Beunruhigend ist hierbei die hohe Sterbeziffer unter Beri-Beri; von 43 Fällen 12 mit tötlichem Ausgang. Diese Zahlen beanspruchen ein Recht auf Beachtung im Reichsgesundheitsamt. Diese fürsorgliche Behörde, die insbesondere in letzter Zeit den hygienischen Verhältnissen an Bord so außerordentlich große Aufmerksamkeit geschenkt hat, findet hier ein schönes Feld zur Betätigung ihres Eifers. Eine Grundlage, auf der sich weiter bauen läßt, liegt in dem ausgezeichneten Gutachten vor, das der Hafenarzt Dr. Nocht über Beri-Beri, oder Segelschiffs-Beri-Beri, wie er diese unheimliche Krankheit nennt, dem Reichsversicherungsamt im vorigen Jahre abgestattet hat. (Siehe »Hansa« 1903, S. 486 und 499). Die 14 950 Erkrankungen auf der Reise zerfielen in 8166 äußere, 5406 innere und in 1378 Geschlechtskrankheiten. Von den wichtigen Erkrankungen kamen während der Reisen der Schiffe vor: 924 Fälle von Malaria (21 *), 55 Fälle von Dysenterie (1), 3 Fälle von Diphterie (0), 10 Fälle von Typhus (1), 45 Fälle von Hitzschlag (7), 12 Fälle von Schwindsucht (7), 2 Fälle von Skorbut (0), 4 Fälle von Pocken (0), 1 Fall von Cholera (1), 62 Fälle von Herzkrankheiten (12), 1 Fall von Schlaganfall (1). Aufmerksamkeit im Leserkreise wird auch die dem Bericht entnommene Mitteilung wachrufen, daß im Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten während 1903 vier Unterrichtskurse von je fünf und sechswöchiger Dauer abgehalten worden sind. Außerdem wurden das ganze Jahr hindurch einzelne Personen besonders unterrichtet. Unter 57 Personen, die einen Kursus durchgemacht haben, waren auch 20 Schiffsärzte. Wir haben eine höhere Beteiligung erwartet, nicht nur weil die Gelegenheit hierzu so außerordentlich günstig liegt, sondern weil, wie der kompetente Beurteiler Herr Dr. Nocht in einer Schrift vor einigen Jahren mit Nachdruck behauptete, eine bessere Vorbildung der Schiffsärzte sehr notwendig ist. Aber es darf wohl angenommen werden, daß die Beteiligung mit zunehmendem Alter und Bekanntwerden des Instituts wachsen wird.

*) Die eingeklammerten Zahlen geben die Todesfälle an.

* * *

Strandungen und Lotsenwesen an der finnischen Küste. Unter dieser Überschrift veröffentlicht ein Helsingforser Blatt auf die von Herrn Kapitän Lübke am finnischen Lotsen- und Seezeichenwesen

geübte Kritik (Seite 370) eine Entgegnung, die ihren Zweck verfehlt. Anstatt die Lübkeschen Behauptungen, wie es doch beabsichtigt wird, zu widerlegen, wird ihre Richtigkeit durch verschiedene dort angeführte Beispiele bestätigt. Unterstützt mit Material von der Zollbehörde, dem Leuchtfeuer- und Lotsenwesen zählt die Zeitung alle Strandungen und deren Ursache auf, im Ganzen 336, die sich von 1892 bis 1902 an den finnischen Küsten ereignet haben. Und zwar strandeten:

a) durch Strom, Nebel, schweren Seegang...	116	Schiffe
b) durch fehlerhafte Navigation............	81	»
c) aus unbekannter Ursache................	33	»
d) auf unbekannten Untiefen...............	30	»
e) durch verschiedene Unglücksfälle, wie Leckspringen, Treibeis, Kollisionen, Feuer etc.	24	»
f) durch fehlerhafte Seezeichen............	20	»
g) durch Maschinenschaden	19	»
h) durch Fehler der Lotsen	13	»

Hier wird also von einer Stelle, die das Lotsen- und Seezeichenwesen gegen Angriffe in Schutz nehmen will, erklärt, daß 10 pCt. aller Strandungen erfolgt sind, weil die Seezeichen fehlerhaft waren und weil die Lotsen sich als unfähig erwiesen hatten. Man wird kaum fehl gehen, wenn man weitere 10 pCt., wir meinen die Strandungen »auf unbekannten Tiefen« auf ähnliche Ursachen wie die ersten zurückführt. Was heißt in einem vielbefahrenen, verkehrsreichen Fahrwasser »unbekannte Tiefen«? Doch wohl die Erkenntnis unvollkommenen Seezeichenwesens! Auffallend, aber keine Widerlegung der Lübkeschen am Wachdienst geübten Kritik, ist die große Anzahl verunglückter Schiffe durch fehlerhafte Navigierung. Ob und bis zu welchem Grade auch hier die Lotsen verantwortlich zu machen sind, geht nicht mit genügender Deutlichkeit hervor, wenn auch Erklärungen über einige unter diese Rubrik gehörenden Unglücksfälle gegeben sind. Schließlich sprechen die 33 (also weitere 10 pCt.) Strandungen aus unbekannter Ursache, auch nicht grade für das finnische Seezeichenwesen. Man fragt wieder nach einer Erklärung des Begriffs »unbekannte Ursache«. Soll damit die Unvollkommenheit des finnischen Nachrichtenwesens bewiesen werden oder waren Wrackstücke die »unbekannte Ursache« der Seeunfälle? Beide Eventualitäten würden der Fürsorge finnischer Behörden für die Schiffahrt kein besonders gutes Zeugnis ausstellen. Auch die Möglichkeit, daß es verschollene Schiffe sein könnten, muß ausschalten, weil hier ja ausdrücklich von Strandungen die Rede ist. — Eine Widerlegung der Lübkeschen Ausführungen stellt die Statistik wirklich nicht dar, eher von amtlicher Stelle das unfreiwillige Eingeständnis, daß weder das finnische Lotsen- noch das Seezeichenwesen mustergiltig sind.

* * *

Überladene Schiffe

mit Angaben über Namen, Raumgehalt und Nationalflagge veröffentlicht bekanntlich alljährlich das englische Handelsamt. Hierbei werden Schiffe genannt, die wegen Überladung am Ausgehen aus einem Hafen des Ver. Königreichs gehindert worden sind. Namhaft sind auch noch vier britische Fahrzeuge gemacht, weil gegen sie wegen Seeuntüchtigkeit durch beschädigten Schiffsrumpf gleiche Maßregeln ergriffen worden sind. Mit dieser Kategorie, weil zu ihr nur englische Schiffe gehören können, wollen wir uns ebenso wenig beschäftigen wie mit den britischen Schiffen (3), die wegen ungenügender Ventilation namhaft gemacht sind. Beachtung verdienen dagegen die anderen Angaben. Aus ihnen geht hervor, daß im Berichtsjahre 1903/1904 (1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904) 21 Schiffe wegen Überladung angehalten und in Strafe genommen worden sind. Unter diesen waren 7 britische und 15 ausländische, gegen 6 britische und 8 ausländische im Vorjahre und 13 bezw. 8 im Jahr vorher. Der Unterschied in den drei Jahren ist, wenn er auch zu Ungunsten der nichtenglischen Flagge ausfällt, doch zu gering, um aus ihm, wie es in der englischen Presse geschehen ist, irgend welche Schlüsse ziehen zu können. Wenn im Nachstehenden die Liste des Handelsamtes wie alljährlich wiedergegeben wird, dann geschieht es neben anderen Gründen, um erneut nachweisen zu können, daß unter überladenen Schiffen mit wenigen Ausnahmen Schiffe geringer Größe sind. Je ein Drittel in den Schiffsgrößen 100 bis 500 t, 500 bis 1000 t und über 1000 t Raumgehalt. Aber immer nur, soweit vom Bruttogehalt die Rede ist. Nach dem Nettoraum finden wir nur ein Schiff über 1000 t, dagegen 2 unter 100 t. Ein weiteres Glied in der Kette von Beweisen für die Richtigkeit der Behauptung, daß Überladungen vorzugsweise auf kleineren Schiffen vorkommen. Unter den wegen Überladung angehaltenen Schiffen waren:

Segelschiffe:

Name und Flagge	Raumgehalt t
Nellie (Britisch)........	70
Natalia (Britisch).......	185

Dampfschiffe:

Name und Flagge	Raumgehalt t Brutto	Netto
Dunscore (Britisch)	178	56
Ellida (Deutsch)	578	353
Rosenborg (Dänisch)	1566	987
Sandsend (Schwedisch) ...	606	361
Urda (Norwegisch).......	605	368
Buffalo (Britisch).........	287	107
Valund (Norwegisch).....	674	411
Erik (Dänisch)............	1340	819
England (Dänisch)	1014	626
Union (Norwegisch)......	593	361
Wega (Deutsch)...........	839	521
Olive (Britisch)...........	455	259
Graf Todleben (Russisch)..	1549	961
Hildur (Norwegisch)	970	599
Swarland (Dänisch)	826	491
Schwennau (Deutsch).....	1550	900
Aalesund (Norwegisch) ...	435	263
Ashbrooke (Britisch)	1419	855
Laila (Norwegisch).......	745	448
Sybil (Britisch)...........	1854	1161

Außer den 7 englischen Schiffen 6 norwegische, 4 dänische, 3 deutsche und je 1 russischer und schwedischer Dampfer. Hoffentlich ist die deutsche Flagge aus der nächstjährigen Liste verschwunden.

„Letzte Nachricht“ bei der Verschollenheitsfrist.

In Nr. 32 der »Hansa« wird von einem Rechtsstreit berichtet, in welchem wegen der Berechnung des geschuldeten Heuerbetrages nach § 53 der Seemannsordnung die Bestimmung der Verschollenheitsfrist gemäß §§ 862, 863 H. G. B. in Frage kam. Meines Erachtens erledigt sich die angeregte Frage folgendermaßen:

»Indem der § 863 cit. an das Eintreffen von Nachrichten über das vermißte Schiff die Folge knüpft, daß die Verschollenheitsfrist

a. beginnen soll mit dem Tage, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht,

b. ihrer Dauer nach sich bestimmen soll nach dem Punkte, an welchem das Schiff sich nach sicherer Nachricht zuletzt befunden hat,

läßt er unzweideutig erkennen, daß er nur solche Nachrichten im Auge hat, welche von dem Schiff hinreichend sichere Kunde geben, um zu erkennen, daß es zu einer bestimmten Zeit (Tag) an einem bestimmten Ort gewesen ist. Denn nur so ist es überhaupt möglich, an die im Obersatz des § 863 Satz 2 H. G. B. ausgesprochenen Voraussetzungen die im Untersatz vorgeschriebenen Folgen zu knüpfen.

In erster Linie hat man hier an die Fälle zu denken, wo ein Schiff auf offener See angesprochen oder gesichtet und erkannt worden ist. Unbedenklich aber ist § 863 cit. auch beim Eintreffen anderer Nachrichten anwendbar, so bei Flaschenposten, vorausgesetzt nur, daß sie mit Sicherheit erkennen lassen, wann sie aufgegeben sind und wo sich das Schiff in diesem Augenblicke befunden hat. Dagegen scheint mir eine aus einem Rettungsboot aufgegebene Flaschenpost ebensowenig eine Nachricht über das Schiff zu sein (es sei denn, daß in der Post auch über dieses Mitteilungen von der erforderlichen Bestimmtheit gemacht werden), wie das Sichten des Wracks. Letzteren Falles würde man vielmehr entweder nach dem festgestellten Befund auf Totalverlust zu schließen oder aber Verschollenheit anzunehmen und bei Berechnung der Fristen von diesem Sichten des Wracks gänzlich abzusehen haben. Das Gleiche müßte vollends gelten, wo von einem vermißten Schiffe einzelne Wrackstücke zum Vorschein kommen. (Vergl. hierzu Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts Hamburg, Nr. 262.)

Erscheint mir an dieser Auslegung des § 863 H. G. B. kein Zweifel möglich, so möchte ich des Ferneren annehmen, daß auch § 862 H. G. B. keine anderen Nachrichten im Auge hat, als von welchen § 863 redet, m. a. W., daß nicht nur die Berechnung der Verschollenheitsfrist, sondern auch der Begriff der Verschollenheit dadurch bedingt ist, daß innerhalb der vorgeschriebenen Frist den Beteiligten solche Nachrichten über das Schiff nicht zugehen, welche sichere Kunde vom Schiff im oben bestimmten Sinne bringen. Anderenfalls wäre, wo die Nachrichten nicht bestimmt genug lauten, zwar die vom Antritt der Reise an laufende Frist unterbrochen, aber keine Möglichkeit vorhanden, für Beginn und Dauer einer von neuem laufenden Frist die erforderlichen Anhaltspunkte zu gewinnen, und es würden ganz eklatante Fälle von Verschollenheit nicht unter das Gesetz fallen. Diese Auslegung findet auch Unterstützung in der Entstehungsgeschichte des Gesetzes (vergl. namentlich Protokolle S. 3408, 3413, 3414), worauf hier nicht näher eingegangen werden kann.

Die allgemeinen Seeversicherungsbedingungen haben in §§ 117, 118 die Bestimmungen des Gesetzes einfach übernommen, während die Bremer Bedingungen den Gedanken schärfer fassen:

»Als verschollen wird ein Schiff angesehen, welches von dem Tage an gerechnet, an welchem es den Abgangsort verließ, innerhalb der weiter unten in diesem § bestimmten Fristen seine Bestimmung nicht erreicht hat; ist aber nach Abgang des Schiffes den Beteiligten noch Nachricht über dasselbe zugegangen, so soll der Ort, an welchem es zuletzt unzweifelhaft noch existiert hat, als Abgangshafen angesehen werden.«

Es ist endlich nicht ohne Interesse, die entsprechenden Bestimmungen des englischen Rechtes zum Vergleich heranzuziehen. In der »Merchant Shipping Act«, 1894 (57 & 58 Vict. c. 60 s. 174 . 2) lautet es in Beziehung auf die Heuerforderung eines mit dem Schiff verschollenen Seemannes:

»In any proceeding for the recovery of the wages, if it is shown by etc. . . . , that the ship has twelve months or upwards before the institution of the proceeding left a port of departure, she shall, unless it is shown that she has been heard of within twelve months after that departure, be deemed to have been lost with all hands on board, either immediately after the time she was last heard of, or at such later time as the court hearing the case may think probable.«

Auch hier fehlt es an der ausdrücklichen Regelung des Falles, wo vom Schiff nach Verlassen des Abgangsortes Nachrichten einlaufen, die inhaltlich nicht hinreichend bestimmt lauten. In der Rechtsprechung scheint auch in England die Frage noch nicht zur Erörterung gelangt zu sein.

E. Brodmann, Oberlandesgerichtsrat.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im September 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 22. September. Während dieses, des größten Teiles des Monats besteht eine zonale Luftdruckverteilung mit niedrigem Luftdruck in den höheren, hohem Druck in den niedrigeren Breiten. Daher überwiegen die westlichen Winde in den mittleren Breiten bei weitem. Gelegentlich treten Luftdruckminima mit enger begrenzten Windsystemen als Randbildungen der nördlichen Depression auch in den mittleren Breiten auf, so daß in deren näherer Umgebung die Winde umlaufend sind. Vorübergehend, so etwa vom 9. bis 10. und 14. bis 15. dehnt sich der hohe Luftdruck über dem westlichen Ozean weiter nach Norden bis gegen Neufundland und Labrador aus, während über dem östlichen Ozean die Depression weiter nach Süden reicht. In diesen Tagen sind die Winde näher an den europäischen Küsten vielfach südlich, weiter westwärts nordwestlich und über den westlichen Meeresgebieten auch östlich.

23. September. Ein Tag mit sehr unregelmäßiger Luftdruckverteilung und eben solchen Winden bildet den Übergang zu dem folgenden Zeitabschnitt. Über dem Golfstrom zieht ein Luft-Druckminimum nordwärts und verursacht daselbst stürmisches Wetter.

24. bis 27. September. Über dem östlichen Ozean ist der Luftdruck bis nach Norden hin hoch, desgleichen über der Ostküste Nordamerikas und den angrenzenden Gewässern. Zwischen diesen beiden Hochdruckgebieten findet sich eine Einsenkung des Luftdruckes und zwischen den Azoren und den Küsten Südwesteuropas tritt ein Minimum auf. So sind die Winde über dem östlichen Ozean vorwiegend nördlich und östlich, westlich von der Nordwestküste Afrikas ist der Passat zeitweilig gestört. Über dem mittleren Ozean sind die Winde südlich, über dem westlichen Ozean sind die Winde veränderlich, in der Umgebung des unter dem 23. erwähnten Minimums am 24. noch stellenweise stürmisch.

28. bis 30. September. Von dem nordamerikanischen Seeengebiet bis gegen Südwesteuropa und Nordafrika hin erstreckt sich eine Hochdruckzone. Dementsprechend herrschen über den östlichen und mittleren Meeresgebieten die westlichen Winde vor; näher an den europäischen Küsten treten jedoch auch südliche Winde auf. Über dem westlichen Ozean überwiegen östliche und nördliche Winde.

Schutz dem Privateigentum auf See!

Dieser Ruf, der bei kriegerischen Verwickelungen stets erschallt und der seit dem spanisch-amerikanischen Kriege, besonders aber nach der Aufbringung des »Bundesrat« laut wurde, ist gegenwärtig mehr als je berechtigt. Der Standpunkt des Prisengerichts in Wladiwostok im Falle »Thea«, der hauptsächlich damit begründet wird, daß »Thea«, weil sie unter japanischer Charter fuhr, die Vergünstigungen neutraler Schiffe verloren habe, kennzeichnet die Auffassung russischer Marinekreise. Hätte das Prisengericht das Ingrundbohren des Kieler Dampfers für gerechtfertigt gehalten, weil er Kontrebande an Bord hatte, man müßte sich damit begnügen, die Ausdehnung des Begriffs »Kontrebande« auf Dünger und Fischöl, die Ladung der »Thea«, anzuzweifeln. Wenn das Schiff aber vom russischen Gericht als gute Prise erklärt wird, weil es, ohne Kontrebande darzustellen, Eigentum eines Privatmannes an Bord hatte, der dem Land angehörte, mit dem Rußland Krieg führt, dann wird damit ausgesprochen, daß Rußland nur das Privateigentum Neutraler (Kriegskontrebande natürlich ausgenommen) unbehelligt lassen will. Dieses aber auch nur mit der Beschränkung, daß es nicht für einen Privatmann in Feindesland bestimmt sein darf. Diese Auffassung muß man jedenfalls gewinnen, wenn das Wladiwostoker Prisengericht außer anderen Gründen auch folgenden als entschuldigend für das Ingrundbohren des deutschen Schiffes anführt: »daß die ganze Ladung des Dampfers, da sie Eigentum des Feindes war, der Konfiskation schuldig ist«. Also nicht einmal nach dem seit 1856 allgemein aufgegebenen Prinzip »frei Schiff, unfrei Gut.« Ein Standpunkt, der auf das Lebhafteste zu bedauern ist, nimmt er uns doch einen guten Teil der Erfolge, die durch Entgegenkommen der einzelnen Staaten untereinander errungen sind und die als Völkerrecht ein lange bekämpftes, schließlich aber doch anerkanntes Daseinsrecht erworben haben. Völkerrecht und menschliche Gesittung, sie hängen innig zusammen. Das Völkerrecht ist, wie die »Wes. Ztg.« kürzlich aus Anlaß des Völkerrechtsbruchs durch die Japaner im Hafen von Tschifu mit Recht sagte, »ein gut Teil menschlicher Gesittung. Es ist eine ganz und gar ideelle Macht, denn es existiert ohne Vollstreckungsgewalt wie sie die Gerichte selbst halbzivilisierter Staaten besitzen. Lediglich durch das moralische Gewicht der Anerkennung, die seine Sätze bei den erleuchteten Forschern der Bedingungen, unter denen

Völker miteinander leben können und müssen, gefunden haben und die die Völker und Regierungen ihnen zuteil werden lassen, besteht es. Es ist entstanden aus der wachsenden Gesittung und es hat in Wechselwirkung eine wachsende Gesittung erzeugt. Mit dem Aufkommen des Völkerrechts ist die Barbarei früherer Zeitalter, das nutzlose Morden, das rücksichtslose Plündern zurückgedrängt. Die Kriege sind nicht mehr Schlächtereien ganzer Volksmassen gegeneinander, sie sind auf die geordnete bewaffnete Macht beschränkt und diese kämpft unter anerkannten Normen. Sie soll es wenigstens.«

Ja, sie soll es, aber wie im Leben so oft, sind Theorie und Praxis auch hier einander widerstreitende Begriffe. Verträge werden geschlossen, um bei dem ersten Anlaß unbeachtet zu bleiben. oder um durch eine Proklamation in ihrer Wirkung abgeschwächt wenn nicht ganz nutzlos gemacht zu werden. Immerhin wurden doch bisher die Bedingungen erfüllt, die im Pariser Vertrag vom 16. April 1856 von verschiedenen Mächten, darunter auch von Rußland, angenommen worden waren. Einer der vier Sätze dieses Programms lautet aber: »Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, mit Ausnahme der Kriegskontrebande«. »Thea« führte die deutsche, also eine neutrale Flagge. Fischöl und Dünger, ihre Ladung, können unmöglich in den Begriff »Kontrebande« eingezwängt werden. Wie also ist der Spruch des Prisengerichts zu erklären, wenn er nicht als Verletzung des durch die Pariser Seerechtsdeklaration geschaffenen Rechtszustandes aufgefaßt werden soll?!

Es dürfte sich im Anschluß hieran empfehlen, die zum Schutz des Privateigentums bisher getroffenen Vereinbarungen in Erinnerung zu bringen. Im Jahre 1900 wurden sie auf dem Nautischen Vereinstag am 26. Februar von den Herren Geh. Rat Perels, Dr. Gütschow und Schroedter aufgezählt. Nämlich:

Zum ersten Male (schrieb auf Anfrage der damalige Botschafter der Ver. Staaten in Berlin, Herr Andrew White an Herrn Schroedter) wurde der Anschauung, daß Privateigentum unverletzlich sei, durch einen Vertrag zwischen Preußen und den Ver. Staaten im Jahre 1785 Ausdruck verliehen. Thulmeyer im Auftrage Preußens, Benjamin Franklin als Vertreter der Ver. Staaten unterzeichneten die Urkunde.

1823 machte Frankreich anläßlich seines Krieges mit Spanien den Vorschlag, den Grundsatz der Freiheit des Privateigentums zur See zu proklamieren; die meisten Staaten, insbesondere auch Rußland, stimmten zu. Doch scheiterte der Plan an dem Widerspruche Englands.

Eine Botschaft ähnlichen Inhalts übermittelte im Jahre 1854 Mr. Pierce, damals Präsident, dem Kongreß der Ver. Staaten.

Zu Beginn des Krimkrieges erklärten England und Frankreich auf das Beuterecht verzichten zu wollen. Nach Beendigung des Krieges, 1856, trat in Paris eine internationale Konferenz zusammen, in der die Hauptmächte sich über die folgenden Grundsätze einigten:

Blockaden sind nur zulässig, wenn sie effektiv sind.

Die Kaperei wird abgeschafft.

Neutrales Gut unterliegt auch unter feindlicher Flagge nicht der Beschlagnahme.

Feindliches Gut wird durch neutrale Flagge gedeckt.

Die Ver. Staaten traten dem Übereinkommen nicht bei, weil nicht auch ausgesprochen war, daß auch feindliches Gut, außer Kriegskontrebande frei sein sollte. Die Aufnahme dieses Zusatzes wurde späteren Erörterungen vorbehalten. Lord Palmerston sprach sich damals in Liverpool zu Gunsten desselben aus, änderte aber später seine Ansicht.

Die Verheerungen privaten Eigentums auf See in dem amerikanischen Bürgerkriege, die auf 50—100 Mill. Dollars geschätzt werden, die Ausrüstung von Kapern für die Südstaaten in England sind bekannt.

Unter der Präsidentschaft von Mr. Buchanan ist im Jahre 1858 zwischen den Ver. Staaten und der Republik Bolivia ein Vertrag geschlossen worden, laut welchem das Recht Privateigentum auf hoher See, nicht Kontrebande, wegzunehmen, für ungültig erklärt wurde.

1866 kamen Österreich und Italien überein, Privateigentum auf See nicht zu nehmen oder zu zerstören.

Zu Beginn des deutsch-französischen Krieges gab der Norddeutsche Bund die gleiche Erklärung ab, zog diese aber, als Frankreich deutsche Handelsschiffe aufbrachte, zurück. Bekanntlich sind denn auch eine Anzahl französischer Schiffe von deutschen Kriegsschiffen aufgebracht worden.

Im Handelsvertrage zwischen den Vereinigten Staaten und Italien 1872 wurde der obige, von ersteren befürwortete Zusatz zum Pariser Traktat zur Anerkennung gebracht, in Übereinstimmung mit dem Rechte Italiens, das bei Gegenseitigkeit, den gleichen Grundsatz aufstellte.

Die Frage, das Privateigentum zu schützen, ist aber auch wiederholt im deutshen Parlament, im Reichstage des Norddeutschen Bundes und im Deutschen Reichstage erörtert worden, zuerst im Jahre 1868 in der Verhandlung über den Antrag des Abgeordneten Aegidi, welcher dahin ging: den Bundeskanzler zur Einleitung internationaler Verhandlungen aufzufordern zu dem Zweck, durch Übereinkunft von Staat zu Staat die Freiheit des Privateigentums zur See in Kriegszeiten zu einem vertragsmäßig anerkannten Grundsatze des Völkerrechts zu erheben. Dieser Antrag fand die fast einstimmige Annahme des Reichstages. Dabei wurde allerdings von dem damaligen Präsidenten des Bundeskanzleramts im Namen des Bundeskanzlers die Erklärung abgegeben, daß, bei aller Sympathie für die Propaganda, Aussicht auf baldige Verwirklichung der Anregung durch internationale Vereinbarung, bei Lage der Verhältnisse nicht vorhanden sei.

Die Angelegenheit ist ferner eingehend behandelt worden infolge eines Antrages des Abgeordneten Dr. Barth und Genossen im März 1892. Es war eine Wiederaufnahme des Aegidischen Antrages von 1868. Regierungsseitig erklärte bei diesem Anlaß der damalige Reichskanzler Graf v. Caprivi: er würde gern die Sache in die Hand nehmen, wenn er sich Erfolg davon verspräche, das sei aber zurzeit nicht der Fall. Er ging dabei auf die Machtfrage ein, und wurde hierin aus dem Hause unterstützt mit der Ausführung, daß der beste Schutz des Privateigentums auf See eine Kriegsflotte sei, im Stande, unserem Handel auf See den nötigen Schutz zu gewähren. Der Antrag wurde schließlich als zurzeit unopportun und aussichtslos bezüglich des Erfolges zurückgezogen.

Ein späterer Antrag des Abgeordneten Dr. Baumbach und Genossen: den Reichskanzler zu ersuchen, dem Grundsatz der

Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See in Kriegszeiten auf einer internationalen Konferenz die völkerrechtliche Anerkennung zu verschaffen, ist unerledigt geblieben.

Herr Geh. Rat Perels, der diese Mitteilungen machte, glaubte nicht, wie er aussprach, an eine Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigentums auf einem internationalen Kongreß, und zwar umso weniger, als die gleichem Zweck dienenden Anregungen auf dem Haager Friedenskongreß im Jahre 1899 nicht angenommen wurden. »Ich werde«, sagte er wörtlich, »in dieser Meinung bestärkt durch die Erklärung, die bei Gelegenheit der Interpellation des Abgeordneten Möller aus Anlaß der Beschlagnahme deutscher Schiffe in der Delagoabay bezw. bei Aden, in der Reichstagssitzung vom 19. Januar d. J. von dem Staatssekretär Grafen von Bülow abgegeben worden ist. Graf von Bülow sprach ja auch die Bereitwilligkeit aus, auf dem Wege internationaler Vereinbarung, sofern sich dazu Aussicht böte, diese Frage zu fördern; aber er konnte das Zustandekommen einer solchen Vereinbarung der Nationen, die über Seestreitkräfte zu gebieten haben, nicht in Aussicht stellen, zumal, wie er hervorhob, die Lücken des Seerechtes unter den bestehenden Verhältnissen in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegten, überhaupt auf dem Gebiete des Seerechts der Machtstandpunkt noch lange nicht überwunden sei durch den Rechtsstandpunkt. Das ist ja bedauerlich, aber es läßt sich doch nicht wegleugnen.«

Schließlich mag noch der Beschluß in Erinnerung gebracht werden, den der Deutsche Nautische Verein damals in dieser wichtigen Angelegenheit faßte:

Der Deutsche Nautische Verein richtet an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen, nach Möglichkeit dahin zu wirken, daß

die völkerrechtlichen Bestimmungen über das Seekriegsrecht in einer, dem Geiste der Humanität und den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise fortgebildet werden, indem insbesondere

a. die Wegnahme und Vernichtung feindlichen Privateigentums, mit Ausnahme von Kriegskontrebande für unzulässig erklärt wird,

b. festgestellt wird, daß das Durchsuchungsrecht nur gegenüber von Handelsschiffen ausgeübt werden darf, welche nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind,

c. der Begriff der Kriegskontrebande festgestellt wird.

Wie weit wir von einer Erfüllung dieser Wünsche heute stehen, zeigt der gegenwärtige Krieg beinahe täglich.

Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwickelung.*)

Die Entwicklung des transatlantischen Dampferverkehrs zwischen Europa und Nordamerika sowie die Ausgestaltung desselben zu einem regelmäßigen Schnelldampferbetrieb seit Ende der 80er Jahre des verflossenen Jahrhunderts bildet ein getreues Spiegelbild der Geschichte der Dampfschiffahrt im allgemeinen. Die hohen Anforderungen, welche an die Schiffswerften zur Schaffung leistungsfähiger und im Betriebe wirtschaftlicher Passagierdampfer gestellt wurden und welche alsbald einen heftigen Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Reedereien entfachten, ließen es erklärlich erscheinen, daß zunächst nur diejenigen Nationen sich an diese Aufgabe heranwagten, welche schon bei der Einführung der Dampfschiffahrt im allgemeinen als bahnbrechende Pioniere vorgegangen waren. Obwohl die Amerikaner mit der »Savannah« im Jahre 1818 den ersten Versuch machten, den Ozean mit einem Dampfschiff zu durchqueren, so gebührt doch den Engländern das Verdienst, den ersten regelmäßigen Dampfschiffsverkehr zwischen Liverpool und Newyork eingerichtet zu haben. Die ersten Dampfer der Cunard Line von rund 2800 t Deplacement konnten 115 Passagiere und 225 t Ladung befördern und gebrauchten bei einer mittleren Geschwindigkeit von 8.5 Knoten für die Überfahrt 15 Tage. Erst im Jahre 1850 erwuchs der Cunard Line in der von der amerikanischen Regierung durch eine erhebliche Subvention unterstützten Collins Line ein scharfer Gegner. Obwohl die amerikanischen Schiffe an Geschwindigkeit voraus waren, so konnte die Collins Line den kostspieligen Wettbewerb mit der Cunard Line nicht durchhalten und brach 1858 zusammen. Und so verschwand das Streifenbanner von der transatlantischen Dampferfahrt für einen Zeitraum von 35 Jahren. Inzwischen hatten zwei deutsche Reedereien — 1856 die jetzige Hamburg-Amerika Linie und 1857 der Norddeutsche Lloyd — den regelmäßigen Dampferverkehr über den Ozean aufgenommen, und 1861 folgte die französische Compagnie Générale Transatlantique mit dem Raddampfer »Napoléon III.«. Es ist jedoch bezeichnend für den damaligen Stand der Schiffbauindustrien der einzelnen Länder, daß nicht allein das letztere Schiff, sondern auch die Dampfer der deutschen Reedereien noch Jahrzehnte hindurch auf englischen Werften und aus englischem Material erbaut wurden. Konnte doch England zu jener Zeit nicht allein mit Bezug auf seine Maschinenindustrie und seine Eisenhüttenbetriebe, sondern vornehmlich auch im Eisenschiffbau als die Werkstätte der Welt gelten. Durch die zahlreichen Bauten sowohl für die englischen Dampferlinien als auch für die mit diesen konkurrierenden deutschen und französischen Reedereien bot sich den englischen Schiffbauern eine reiche Gelegenheit, ihre Erfahrungen im Bau der Schiffe und in der Ausgestaltung der Maschinenanlage zu verwerten und die Reedereien zu weiteren Fortschritten anzuspornen. Diese für England überaus günstigen Verhältnisse begannen sich erst zu ändern, als man dank der durch die heimische Marineverwaltung eifrig unterstützten raschen Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie sowie durch die von Frankreich ausgehende Einführung des Stahlschiffbaus angeregt, Ende der 80er Jahre auch in diesen Ländern dazu überging, transatlantische Schnelldampfer zu erbauen. Erst mit dem Einsetzen der nationalen Schiffbauindustrie gewann der internationale Wettkampf um das blaue Band des Ozeans Charakter und Farbe.

Von diesem Zeitpunkte handelte es sich nicht allein um ein Ringen der einzelnen Reedereien in kaufmännischer und wirtschaftlicher Beziehung, auch die Schiffbauindustrien der einzelnen Länder traten mit ihren wohldurchdachten und vollkommensten Erzeugnissen mit auf den Plan und wirkten für die Weiterentwicklung anregend und fördernd. In Amerika begann man sich erst 1895 wieder zu regen; die American Line gliederte zwei bei Wm. Cramp in Philadelphia erbaute Schnelldampfer ihrem Schiffspark von englischer Herkunft an und so weist das letzte Jahrzehnt des verflossenen Jahrhunderts

*) Mit Erlaubnis der Kgl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin, als Verleger des hier schon besprochenen „Nauticus 1904" veröffentlichen wir einen Auszug aus dieser sehr lehrreichen Abhandlung.

eine Entwicklung des Schnelldampferbaues auf, wie sie in ihren Erfolgen kaum vorauszuahnen war.

Daß die deutschen Werften und vor allem die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft »Vulkan« alsbald den weitesten Vorsprung errangen, ist allbekannt und gereicht dieser jungen, kühn aufstrebenden Industrie zu hoher Ehre. Während England mit dem Ausbau seiner transatlantischen Schnelldampfer bereits 1893 mit Fertigstellung der beiden Cunarder »Campania« und »Lucania« auf einem toten Punkt angelangt war, übernahm Deutschland mit »Kaiser Wilhelm dem Großen« 1897 die Führung und steht zur Zeit mit 4 Schnelldampfern von rund 23 Knoten Fahrgeschwindigkeit an der Spitze des Schnelldampferbetriebes.

Mit der Steigerung der Schiffsabmessungen war man zwar in England stetig vorwärtsgeschritten, und mit der »Baltic« der White Star Line — jetzt Morgan-Trust — ist die seinerzeit erstaunliche Größe des »Great Eastern« von 27 000 t Depl. rund um die Hälfte überschritten worden; mit der Geschwindigkeit blieb man jedoch unter 20 Knoten stehen. Auch die auf französischen und amerikanischen Werften Ende des 19. Jahrhunderts erbauten Schnelldampfer haben 21 Knoten kaum erreicht. Man prägte das Wort von den deutschen Paradeschiffen, welche keine Überschüsse erzielen können und nur Reklamezwecken dienen, ohne auch nur annähernd den Beweis zu bringen, daß die deutschen Schnelldampfer die hohen Betriebskosten nicht einbrachten, während doch tatsächlich die beiden deutschen Reedereien mit ihren erstklassigen Schnelldampfern bei den zur Zeit sehr niedrigen Frachtenraten vornehmlich durch den zunehmenden Passagierverkehr angemessene Dividenden herauswirtschaften konnten.

Erst im verflossenen Jahre begann in England ein Umschwung der Meinungen über den Wert der transatlantischen Schnelldampfer sich Bahn zu brechen; hierzu gaben indessen weniger Reedereiinteressen als wichtige politische Gesichtspunkte Veranlassung. Der Gedanke, daß die schnellen Ozeanriesen in Kriegszeiten als Hilfskreuzer eine wichtige Rolle spielen könnten, wurde in England im Laufe der Zeit mehrfach erörtert, und aus diesem Grunde mehrten sich die Stimmen, welche verlangten, den Bau von Schnelldampfern mit großer Fahrgeschwindigkeit nicht fallen zu lassen. Doch erst die Schaffung des Morgan-Trusts und die hierdurch entstandene Gefahr, daß auch die Dampfer der Cunard Line von demselben aufgesogen werden könnten, veranlaßten die großbritannische Regierung, die Förderung des Schnelldampferbaues selbst in die Hand zu nehmen. Durch den vom englischen Freihandelsstandpunkt aus betrachtet überraschenden Subventionsvertrag mit der Cunard Line war plötzlich die Grundlage zum Bau zweier Schnelldampfer von 24 bis 25 Knoten Geschwindigkeit geschaffen und hiermit den englischen Reedern und der Hochburg des Schiffbaus eine Gelegenheit geboten, die Scharte in den Rekorden der Ozeanfahrten wieder auszuwetzen. Um so überraschender klang daher die zweite Kunde, daß die Cunard Linie trotz der eingegangenen Verpflichtungen und angesichts des durch die bedeutende Subvention herabgeminderten Risikos nicht den Mut fand, die beiden Schnelldampfer in Bau zu geben. Zwar hatten sich einige englische Schiffswerften bereit erklärt, auf die außerordentlich schweren Vertragsbedingungen für den Bau der Schiffe einzugehen, doch schien man zu den heimischen Schiffbauern nicht das sichere Vertrauen zu haben, welches erforderlich war, um das Werk zu einem guten Ende führen zu können. Hierbei ist freilich zu berücksichtigen, daß die Werft von Harland & Wolf in Belfast, welche in der letzten Zeit allein den Bedarf an gewaltigen Ozeanriesen bis zu 20 Knoten Geschwindigkeit decken konnte, wegen Einbeziehung in den Morgan-Trust für den Bau der neuen Schnelldampfer nicht in Frage kommen konnte. Dabei entstand zwischen den konkurrierenden Schiffsbaufirmen ein heftiger Streit über die Zulässigkeit der berechneten Schiffsabmessungen und Baustärken, sodaß die Unsicherheit der Cunard Line nur noch gesteigert wurde. Auch das Abwarten der ersten Reisen des Schnelldampfers »Kaiser Wilhelm II.« des Norddeutschen Lloyd, welcher an Größe seine deutschen Vorgänger übertrifft und diese auch in der Geschwindigkeit schlagen sollte, brachte keine Klärung der Verhältnisse, da »Kaiser Wilhelm II.« zwar die kontraktliche Geschwindigkeit erreichte, aber eine Rekordleistung bisher nicht erzielen konnte. Und so wurde der Bau der beiden Schnelldampfer, obwohl der Vertrag im August 1903 veröffentlicht wurde, bis zur Zeit vertagt. Nach Benehmen mit der großbritannischen Regierung wurde zunächst eine besondere Kommission eingesetzt — Select Committee on Steamship Subsidies — welche neben dem Chefkonstrukteur der englischen Marine und Vertretern des englischen Lloyd und des Naval Boiler Committee bedeutende Schiffbau- und Maschinenbauingenieure zu Mitgliedern zählt, um die Frage zu prüfen, ob bei dem jetzigen Stand der Technik eine Gewähr vorhanden sei, Schnelldampfer von 24—25 Knoten Geschwindigkeit sachgemäß zu bauen und bei einigermaßen wirtschaftlichem Betriebe in Fahrt zu stellen.

Ein weiterer Umstand für den Aufschub des Baues dieser Schiffe dürfte darin zu suchen sein, daß inzwischen die Anschauung mehr und mehr zum Durchbruch gelangte, daß die Kolbendampfmaschine, nach der hohen Vervollkommnung, welche sie in den letzten Jahrzehnten erfahren hatte, an der Grenze ihrer weiteren Ausgestaltung angelangt sei, und daß aller Voraussicht nach die Dampfturbine berufen sein würde, die Kolbendampfmaschine im Schiffsmaschinenbau ebenso beiseite zu drängen, wie sie es bereits im Landmaschinenbau in zunehmendem Maße getan hat. Es heißt sogar, daß ein Versuchsboot von 12 m Länge an der Tyne gebaut wurde, mit welchem wahrscheinlich Versuche mit Dampfturbinen und Schraubenpropellern vorgenommen werden dürften. Daneben scheint die Kesselfrage, wie die Hinzuziehung des »Naval Boiler Committee«, welches bekanntlich eine Untersuchung der Wasserrohrkesselfrage für die englische Marine eingeleitet hat, vermuten läßt, gleichfalls eingehend erörtert zu werden, da bei Zulassung von engrohrigen Wasserrohrkesseln, wie wir später sehen werden, die Lösung des Problems wesentlich erleichtert wird.

Es ist wohl anzunehmen, daß die großbritannische Regierung trotz der zur Zeit noch obwaltenden Schwierigkeiten für den Bau dieser Schiffe auf den Vertrag mit der Cunard Line bestehen wird, einerseits, um den Vorrang ihrer heimischen Reederei und des heimischen Schiffbaues nach Möglichkeit zu wahren, anderseits, um nicht auf wertvolle Hilfskreuzer für den Kriegsfall verzichten zu müssen, und so steht zu erwarten, daß der Schnelldampferbau einer weiteren bedeutungsvollen Entwicklung entgegengeht. Es dürfte daher wohl angebracht sein, die bevorstehende Umwälzung in dem Bau von Schnelldampfern vom technischen Standpunkt aus eingehender zu beleuchten und mit prüfendem Blick die nächste Zukunft zu überschauen.

Ehe der Herr Verfasser zur Ausführung der in Aussicht gestellten Aufgabe schreitet, entwirft er vom Standpunkt des Schiffbauers ein anschauliches Bild über die Entwicklung der transatlantischen Passagierdampfer, unter besonderer Berücksichtigung ihrer Maschinenleistung, ihres Kohlenverbrauchs und ihres Deplazements. Als Ergebnis dieser ausführlichen Untersuchung kommt er zu dem Schluß, daß wir bei Aufrechterhaltung der jetzigen Betriebsweise der Schnelldampfer an der Grenze des Fortschritts stehen. Ist es doch bezeichnend, daß das jüngste Erzeugnis der Vulkan-Werft, der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.«, trotz seiner bisher unerreichten Maschinenleistung seine Vorgänger nicht*) hat überflügeln können, obwohl für dieses Schiff die Erfahrungen

*) In der Zwischenzeit ist bekanntlich „Kaiser Wilhelm II." doch ein Rekord gelungen.

von »Kaiser Wilhelm der Große« und »Deutschland« vorlagen und im Anschluß an diese eingehende Modellschleppversuche zu der denkbar günstigsten Schiffsform hätten führen müssen. Inwieweit die Gewichtsunterschiede von Schiffskörper und Maschinenanlage gegenüber den früheren Schiffen, inwieweit anderseits die Anordnung von zwei Maschinensätzen für eine Welle die Fahrtleistungen »Kaiser Wilhelm II.« ungünstig beeinflußt haben, wird mit Sicherheit kaum festzustellen sein. Man wird jedoch nicht ganz fehlgehen, wenn man den ungünstigen Gesamtwirkungsgrad der Maschinenanlage zum großen Teil der Anordnung von zwei Maschinensätzen für eine Welle zuschreiben muß. Bietet doch die »City of Rome« mit ihren zwei Satz doppelzylindrigen Compoundmaschinen v. 11 900 Pferdestärken für die einzige Schiffswelle insofern einen beweiskräftigen Vorgang, als dieses Schiff mit Bezug auf Geschwindigkeit den gestellten Anforderungen nicht hat entsprechen können. Wenn daher gelegentlich der ersten Fahrten des »Kaiser Wilhelm II.« von dem Erbauer der Schiffsmaschinen wissensdurstigen Reportern gegenüber die Ansicht ausgesprochen wurde, daß eine Steigerung der Schiffsgeschwindigkeit für die nächste Zukunft kaum zu erwarten steht, so wird man hiergegen keinen Widerspruch erheben können, solange die Kolbendampfmaschine allein für den Schiffsbetrieb in Frage kommt.

Warum sollte jedoch der Schiffsmaschinenbetrieb nicht eine Umgestaltung erfahren können, nachdem bereits der stationären Betriebskolbenmaschine an Land in der Gasmaschine und der Dampfturbine ernste Mitbewerber erstanden sind, derart, daß nach Riedler*) beide Motoren je nach den vorliegenden Betriebsverhältnissen die Dampfmaschine alsbald verdrängen werden. Ist nun die Gasmaschine wegen Beibehaltung der Form der Kolbenmaschine und ihres hierdurch bedingten schwerfälligen und kostspieligen Triebwerks als Schiffsmotor ungeeignet, so verspricht dagegen die Dampfturbine wegen ihres einfachen Grundgedankens, die Strömungsenergie auszunutzen, den Schiffsmaschinenbau einer neuen Entwicklungsperiode zuzuführen. Hat sich doch dieser Umschwung im Schiffsmaschinenbau bereits seit wenigen Jahren insofern Bahn gebrochen, als die Dampfturbine sich als Antriebsmotor für Schiffe mäßiger Abmessungen gut bewährt hat.

(Fortsetzung folgt.)

*) Riedler, Über Dampfturbinen. Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. 1904.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Juli 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	284×42×25'1"	3300 t Tf.	Eine dänische Reederei	Howaldtswerke, Kiel	Livonia	G
S	—	250 NRT.	L. Linnemann, Harburg	Lühringswerft a. d. Unterweser	Angela	»
FsD	—	—	D.-Fisch.-Ges. »Nordsee«, Nordenham	Seebecks Werft, Bremerhaven	Holstein	»
PD	429×50×32'6"	7500 t Tf.	Deutsch. D.-Ges. »Kosmos«, Hamburg	Blohm & Voß, Hamburg	Esne	»
FD	222×33'6"×16'2"	—	H. C. Horn, Schleswig	Schömer & Jensen, Tönning	Minna Horn	»
Ein	Pumpenbagger	73.8 m L.	Gebr. Goedhardt, Düsseldorf	J. W. Klawitter, Danzig	—	
FD	405×52×31'2"	7000 t Tf.	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Moltkefels	»
»	250×37×24'3"	2400 »	Leonhardt & Blumberg, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Angelika von Bach	
»	260×38×20	2650 »	Öllgaard & Thoersen, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Cronshagen	
			b) englische Werften.			
FD	—	—	George Hallet, Cardiff	J. L. Thompson, Sunderland	Blue Jacket	L
»	356×46×29'4"	6000 »	Eine Reederei in Fiume	R. Thompson & Sons, do.	Buda	»
»	344×47×22'6"	—	Fargrove S. N. Co., London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Dungeness	»
»	185×30×9'6"	—	Eine russische Reederei	Smiths Dock Co., North Shields	Henriette	»
»	341×45×26'3"	5000 »	Cuban S. S. Co., London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Cayo Manzanillo	»
»	190×30×15	11100 »	Whiteway & Ball, Torquai	W. Harkess & Sons, Middlesbro	Cherrybrook	»
PD	356×45×26'3"	5300 »	Eine Reederei in Marseille	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Durndale	»
FD	342×46×27'6"	6200 »	E. Nicholl & Co., Cardiff	Doxford & Sons, Sunderland	Eaton Hall	B
»	325×46×27'3"	4850 »	Eine Reederei in Bordeaux	J. Blumer & Co., do.	Psyche	BC
»	392×49×28'5"	—	Lancashire S. S. Co., Livrepool	Pickersgill & Sons, do.	Wray Castle	L
»	—	—	Royal Mail P. Co., London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Catalina	»
»	356×49×25'5"	—	S. S. Embiricos, Cardiff	Short Brothers, Sunderland	George M. Embiricos	»
»	336×49×24	—	London Marine S. S. Co., London	W. Gray & Co., West Hartlepool	Jolanthe	»
»	360×46×27'6"	5200 t Tf.	T. & J. Harrison, Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Matador	»
	340×47×23	—	Unbekannt	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Parthenon	»
»	335×47×25	—	J. Readhead, Rockcliffe	J. Readhead & Sons South Shields	Rockcliffe	»
»	338×48×24	—	Tempus S. S. Co., Cardiff	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Tempus	»
»	350×48×28'5"	—	Eine norwegische Reederei	Tyne, Iron Shipb. Co., Willington	Tricolor	»
			c) schottische Werften.			
PD	678×72×52	21000 BRT	Cunard Line, Liverpool	John Brown & Co., Clydebank	Caronia	»
Tr	275×44×25'6"	—	British India S. N. Co., London	Denny & Brothers, Dumbarton	Shasa	»
FD	205×31×22'9"	—	Royal Mail Coast Service, Neufundland	Murdoch & Murray, P. Glasgow	Portia	BC
»	150×28×14	464 BRT.	Red Cross S. S. Co., Liverpool	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	St. Monica	
»	66×17×7'4"	127 »	Für eigene Rechnung	J. & J. Hay, Kirkinfilloch	Saxon	
»	365×48×26'6"	—	Booth S. S. Co., Liverpool	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Boniface	L
»	—	—	J. Monks & Co., Liverpool	Eine Werft in Bowling	Daisy	
»	—	995 BRT.	Glasgow Corporation	Scott & Co., Glasgow	Dalmuir	

Ausserdem: a) 1 Hafendampfer, 2 Seeschlepper. b) 2 Flußdampfer, 1 Torpedobootszerstörer, 1 Seeschlepper, 1 Fischdampfer. c) 1 Fischdampfer, 1 Seeleichter.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Zwei deutsche Dampfer, »Tiberius« und »China« aus Hamburg, sind unweit der Einfahrt in den Hafen von Wladiwostok auf vertriebene Seeminen gelaufen. Während »China« innerhalb weniger Minuten unter Verlust von vier Menschenleben sank, erreichte »Tiberius« nach vielen Fährnissen in schwerbeschädigtem Zustande Wladiwostok, wo sie auf Grund gesetzt wurde.

* * *

In Lübeck ist unterm 17. d. M. an Stelle der bisherigen eine neue Hafen- und Revierordnung beschlossen und veröffentlicht worden.

* * *

Der Hafenabgaben-Tarif für den Hafen von Swinemünde ist dahin abgeändert worden, daß vom 1. September d. J. ab auch bei den im Hafen verkehrenden Binnenfahrzeugen die Berechnung der Hafengeldabgabe nach dem Satze für Ballastgüter nicht ausgeschlossen ist, wenn die Fahrzeuge bis zu höchstens einem Zwanzigstel ihrer Tragfähigkeit Beladungen von Normalgütern neben der sonst aus Ballastgütern bestehenden Ladung mitführen.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd haben in Übereinstimmung mit der japanischen Nippon Yusen Kaisha die Frachtraten nach Japan in mäßigem Umfange erhöht. Die Erhöhung ist veranlaßt durch den infolge der augenblicklichen Verhältnisse entstandenen vermehrten Warenandrang.

* * *

Zwischen Generaldirektor Ballin und Lord Inverclyde wurde vereinbart, daß die Ausgleichsverhandlungen zwischen den am nordatlantischen Tarifkriege beteiligten Schiffahrtsgesellschaften am 29. d. M. in Frankfurt a. M. wieder eröffnet werden sollen.

* * *

Die nächste (XV.) Verbandskonferenz des Nordisch-überseeischen Verkehrs findet am 13. September in Bremen statt.

* * *

In Christiania findet eine Konferenz von Vertretern preußischer, bayerischer, dänischer, schwedischer, norwegischer usw. Staatsbahnen statt, um über neue deutsch-nordische Gütertarife zu verhandeln.

* * *

Mit dem vom Reich gecharterten Dampfer »Silvia« der Hamburg-Amerika Linie wurden am 20. August 36 Offiziere, 943 Mann und außerdem 250 Pferde nach Swakopmund verschifft.

* * *

Ein norwegisches Geschwader aus vier Kreuzern, das mehrere Tage im Hamburger Hafen als Gast weilte, ist am 20. August abgegangen.

* * *

Als Anerkennung für die Rettung der schiffbrüchigen Besatzung des britischen Dampfers »Kentigern« sind von der englischen Regierung verliehen worden: dem Führer des deutschen Dampfers »Albano«, Kapt. J. H. Kudenbold, ein Tafelaufsatz, dem ersten Steuermann C. U. Lassen ein Marine-Doppelglas und eine silberne Medaille und den Matrosen M. A. Zunk, E. A. Blohm, W. Blohm und E. Wittka je eine silberne Medaille und der Betrag von 2 £.

* * *

Vom »Pilote«, herausgegeben von der Deutschen Seewarte, ist das Heft 21 erschienen und, wie die früheren Hefte, zum Preise von 50 Pfg. von Eckardt & Messtorff zu beziehen. Das am 3. August abgeschlossene Heft enthält Angaben über die »Häfen von Porto Rico«, über den »Golf von Darien und die Küste von Panama am Karaibischen Meer« usw.

* * *

Wegen Verdachts des Meineides ist Kapt. M. auf Veranlassung der Staatsanwaltschaft verhaftet worden, weil er vor dem Hambg. Seeamt (9. August Kohlengasexplosion) eine unvollständige Aussage gemacht haben soll. Als Zeuge hatte der Kapitän auf Befragen die Ventilation gut genannt, dagegen nicht mitgeteilt, daß die Ventilatoren geschlossen gewesen seien.

* * *

Bei der am 24. August abgehaltenen Stadtratswahl in Kiel wurde der Syndikus der Handelskammer Herr Dr. Boysen zum Stadtrat gewählt.

* * *

Ausland.

Die Cunard Line hat eine Herabsetzung der Passagepreise für Kajütspassagiere um 15 Dollar von Amerika nach Europa vorgenommen. Die White Star Line, die American Line und die kontinentalen Reedereien haben darauf die Preise in der Fahrt von Amerika nach Europa für II. Klasse bis auf 120 Mk. und für I. Klasse bis auf 180 Mk. herabgesetzt. Im großen ganzen ist übrigens diese Herabsetzung nicht von Bedeutung, da gegenwärtig ja von Amerika nach Europa zurzeit nur ein geringer Verkehr ist. In der umgekehrten Richtung sind dagegen bei den deutschen Reedereien sämtliche Kajüten zu vollen Preisen ausverkauft.

* * *

Der Zwischendecksfahrpreis von Liverpool nach Boston ist von den Vereinigten Dampfer-Gesellschaften von 50 auf 35 Schilling herabgesetzt.

* * *

Es verlautet, daß die Allan-Linie in Verbindung mit der kanadischen Grand Trunk Railway einen Schiffahrtsdienst von der Westküste Kanadas nach China und Japan einrichten werde.

* * *

Die Militärverwaltung in Liban hat eine Verordnung erlassen, wonach jedes einkommende Schiff, ehe es eine Entlöschungs- oder Ladestelle angewiesen bekommt, verpflichtet ist, im Vorhafen bei dem Krons-Wachtschiffe vor Anker zu gehen, wo es einer vorläufigen Besichtigung durch die Gendarmerie-Verwaltung unterliegt.

* * *

Der Ausstand der Offiziere, Matrosen und Kaiarbeiter in Marseille, verursacht durch Zwistigkeiten zwischen Offizieren und Matrosen, drohte den Post- und Passagierverkehr mit Algier und Tunis lahmzulegen. Um den Eintritt einer solchen belästigenden Störung zu vermeiden, hat der Marinepräfekt von Toulon vier Transportschiffe zur Aufrechterhaltung jenes Verkehrs in Dienst stellen lassen.

* * *

Die Schiffahrts-Gesellschaft »Italia«, eine Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerika Linie, setzte die Frachtsätze von Fiume nach allen von der Adria angelaufenen Häfen mit 40 pCt. unter die Frachtsätze der Adria.

* * *

Für die Häfen der Republik Panama sind Leuchtfeuerabgaben in Höhe von 5 Cts. per Reg.-Ton bis zu einer Schiffsgröße von 100 t und von 2½ Cts. für jede Tonne mehr eingeführt. Dampfer und Segler haben die Abgabe gleichmäßig zu zahlen, falls sie im Küstenverkehr beschäftigt sind, tragen sie nur die Hälfte. Kriegsschiffe sind von der Abgabe befreit.

* * *

Die von Bord des Dampfers »Ragni« ausgesetzte Dönwigsche Rettungsboje ist von Amsterdam, wohin sie über Ymuiden eingebracht worden war, nach Drammen weiter befördert, um dort wieder auf den Dampfer »Ragni« gebracht zu werden. Mit dem am 17. d. M. von Christiania abgegangenen Dampfer »Ganger Rolf« hat sich Kapitän Dönwig mit einer seiner Bojen nach Havre begeben, um auf Ansuchen des französischen Marineministers die Boje von den dortigen Behörden besichtigen zu lassen. Hierauf wird er mit einem transatlantischen Dampfer nach New-York hinüber gehen und dort am Strande von Sandy Hook Versuche mit seiner Boje anstellen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die russische Regierung bestellte bei F. Schichau-Elbing **6** und bei dem »Vulkan«, Stettin, **4 Torpedoboote.**

* * *

Die Reederei M. Jebsen, Apenrade, hat mit den Howaldtswerken in Kiel den Bau eines neuen **Dampfers** abgeschlossen, der bei einem Tiefgang von 17' etwa 2200 t laden und 9½ bis 10 Meilen laufen soll. Der Neubau wird mit allen Einrichtungen, die sich in der ostasiatischen Fracht- und Passagierfahrt bewährt haben, ausgerüstet und kann wahrscheinlich schon zu Anfang kommenden Jahres in den Dienst an der Chinaküste eingestellt werden. Die Hauptdimensionen sind: 263×36×22'; Triple-Expansions-Maschine von 800 indizierten Pferdestärken.

* * *

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges. hat der Werft von L. Meier in Papenburg den Bau eines **Schleppdampfers** in Auftrag gegeben, der für den unterelbischen Dienst Verwendung finden soll.

* * *

Stapelläufe.

Am 18. August wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Hanseatische Dampfer-Companie (Menzell & Co.) in Hamburg im Bau befindliche Dampfer (Stapel No. 241), »**Marie Menzell**« glücklich vom Stapel gelassen. Seine Hauptabmessungen sind: 301×41'2" 21'3"; Tragfähigkeit ca. 3550 t.

* * *

Auf der Werft von Schömer & Jensen in Tönning lief am 18. August der für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, bestimmte Dampferneubau No. 55 »**Claus Horn**« glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen sind: 221'8"×32'6"×16'2"; Tiefgang beladen 14'10". Der Dampfer ist mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 435×720×1190 mm Zylinderdurchmesser und 800 mm Hub ausgerüstet, die ihren Dampf aus 2 Kesseln von zusammen 240 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhält und dem Schiff beladen eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen soll. Schiff, Maschine und Kessel werden nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd gebaut und ausgerüstet.

* * *

Auf der Werft von J. Th. Wilmink, Groningen, wurde am 19. August ein für deutsche Rechnung erbauter **Stahlleichter** von 500 t zu Wasser gelassen.

* * *

Probefahrten.

Am 17. August machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Herren Leonhardt & Blumberg in Hamburg neuerbaute Dampfer »**Angelica zum Bach**« seine Probefahrt die sich von Travemünde bis hinter Fehmarn in die Nähe der dänischen Inseln erstreckte und zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Dimensionen sind: 250×37×24'3"; Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von ca. 17'3" 2400 t. Der Dampfer ist mit eine triple-compound Maschine ausgestattet, die auf der Probefahrt durchschnittlich 725 ind. HP. und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 10¾ bis 11 Knoten in der Stunde gab.

* * *

Der für den Nordd. Lloyd bei Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde erbaute Doppelschrauben-Passagierdampfer »**Scharnhorst**« machte am 20. August seine Probefahrt und wurde sofort von dem Besteller übernommen. Die erzielten Resultate warend außerordentlich befriedigend, die ermittelte Geschwindigkeit betrug bei 85.5 Maschinenumgängen und 6500 Pferdestärken 16 Sm. in der Stunde, womit die kontraktlichen Bedingungen nicht unerheblich überschritten wurden. »Scharnhorst« mißt: 143.6×16.97×11.9 m; Deplacement 15 000 t, Tragfähigkeit 8200 t, Bruttogehalt 8131 t R. Der Dampfer ist für etwa 120 Passagiere I. Kl., 115 II. Kl. und etwa 1600 Passagiere III. Kl. eingerichtet. Zur Fortbewegung dienen zwei Dreifach-Expansionsmaschinen von je 3000 i. HP. Sie sind als Hammermaschinen mit Oberflächen-Kondensation entworfen und haben Zylinderdurchm. von 630/1050/1775 mm und einen Hub von 1300 mm. Die Kühlfläche jedes Kondensators beträgt 350 qm. Die ebenfalls von der Baufirma hergestellte Kesselanlage besteht aus drei Doppelender- und einem Einender-Zylinderkessel. Die ersteren haben je 450 qm Heizfläche und sechs Feuerungen, während der letztere bei 232 qm Heizfläche drei Feuerungen hat. Die Gesamtrostfläche der Kessel beträgt 49 qm. Alle Kessel arbeiten mit einem Druck von 14 Atm. Der Dampfer »Scharnhorst« soll unter dem Kommando von Kapitän Groß am 31. August seine erste Reise nach Australien antreten.

Die Schiffsbaufirma **G. Seebeck A.-G., Bremen,** konnte in diesen Tagen insofern ein Jubiläm liefern, als der in ihrem großen Trockendock liegende Dampfer »Sophie Rickmers« das tausendste Schiff ist, das eines der fünf in ihrem Besitz befindlichen Docks benutzt.

Vermischtes.

Internationale Regelung des Schiffsvermessungswesens. Zu der zur Äußerung von dem Herrn Regierungs-Präsidenten vorgelegten Frage, ob aus der gegenwärtigen internationalen Regelung des Schiffsvermessungswesens erhebliche Unzuträglichkeiten für die deutschen Reedereien entstanden seien, und ob diese Regelung einen nachteiligen Einfluß auf den deutschen Schiffsbau auszuüben geeignet sei, hat die Handelskammer zu Flensburg, wie aus ihrem Jahresbericht hervorgeht, folgendes Gutachten erstattet: »Das seit dem Jahre 1895 geltende, von England her übernommene deutsche Schiffsvermessungssystem hat im wesentlichen den Beifall der deutschen Reederei gefunden. Zwar ist nicht zu verkennen, daß sich für die älteren unter dem früher geltenden Vermessungssystem gebauten Schiffe ein Mißverhältnis dabei ergibt gegenüber den Schiffen, die unter Anpassung an das neue System gebaut sind. Indessen dürfte doch die Mehrzahl der deutschen Reeder den Versuch einer internationalen Änderung dieses Systems nicht wünschen. Denn einerseits ist das Zustandekommen einer solchen internationalen Regelung sehr zweifelhaft, namentlich hinsichtlich der Ausführungsbestimmungen. Gleiche und gleichmäßig zu handhabende Ausführungsbestimmungen zu erreichen, dürfte sehr schwierig sein. Die Schwierigkeiten selbst aber, die der gleichen internationalen Regelung auch in den Ausführungsbestimmungen entgegenstehen, sind unsres Erachtens in durchaus zutreffender Weise von dem Vorstande des Kaiserl. Schiffsvermessungsamts dargelegt. Wenn wir daher glauben, daß es besser ist, an dem jetzigen System, in das man sich eben eingelebt hat, nicht zu rütteln, so könnte doch der Versuch gemacht werden, darauf hinzuwirken, daß sich die übrigen Nationen der englischen Schiffsvermessungsordnung nebst deren Ausführungsbestimmungen möglichst eng anschlössen. Denn in der Tat benachteiligen die abweichenden Vermessungsordnungen in andern Ländern, wie namentlich in Schweden, und auch in Belgien, unsre Schiffe recht stark.

Rechtszustand im Suez-Kanal für Kriegführende. Ein Leser fragt an, ob und welche Verträge zur Regelung der Rechte und Pflichten der Kriegführenden im Gebiet des Suez-Kanals bestehen. Wir teilten ihm mit (und geben diesen

Bescheid, da er vielleicht von weiterem Interesse ist, bekannt), daß am 29. Oktober 1888 zu Konstantinopel ein Vertrag geschlossen wurde, dessen hier entscheidende Paragraphen lauten:

1. Der Kanal soll in Kriegs- und Friedenszeiten frei und offen sein für Handels- und Kriegsschiffe aller Nationen auf Grund völliger Gleichheit, so daß es in bezug auf Bedingungen, Gebühren, Verkehr oder andere Angelegenheiten keinerlei Unterschied geben soll.

2. Der Kanal soll niemals durch eine Blockade geschlossen werden, noch soll Kriegsrecht oder eine feindliche Handlung in demselben verübt werden.

3. Kriegsschiffe einer kriegführenden Macht sollen daselbst keine Lebensmittel holen, noch Vorräte, die dringendstnotwendigen ausgenommen, und die Durchfahrung des Kanals mit solchen Schiffen soll mit Verminderung jedes Aufschubs in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften und nur mit solchen Unterbrechungen ausgeführt werden, die aus den Bedingungen des Dienstes sich ergeben.

4. Keine kriegführende Macht darf im Kanal Truppen, Kriegsmunition oder Kriegsmaterial ein- oder ausschiffen, ausgenommen infolge zufälliger Hindernisse in der Durchfahrt, und in solchen Fällen soll die Durchfahrt mit der möglichsten Beschleunigung wieder aufgenommen werden.

5. Die Bestimmungen dieses Artikels sollen auf die Gewässer nächst dem Kanal innerhalb drei Seemeilen von dessen Endpunkten gelten, Kriegsschiffe kriegführender Parteien dürfen in diesen Gewässern nicht länger als 24 Stunden verweilen, ausgenommen den Eintritt von Unglücksfällen; in letzterem Falle soll die Abfahrt so sehr wie möglich beschleunigt werden. Es darf aber das Kriegsschiff einer kriegführenden Partei erst 24 Stunden nach der Abfahrt des Kriegsschiffes der Gegenpartei seine Fahrt antreten.

Neue Schiffsvermessungs-Bestimmungen für den Suezkanal sind von der Kanalverwaltung, der Suezkanal-Compagnie erlassen worden. Sie lauten nach der »Shipping Gazette«: 1) Schiffe mit Shelter-Deck: Mit Ausnahme derjenigen Teile des Raumes, die an den Öffnungen in der Schiffswand liegen, soll der Gesamtraum unter dem Shelter-Deck im Raumgehalt enthalten sein. 2) In Schiffen mit Back, Brücke und Poop soll von der Vermessung ausgenommen sein: a) in der Back ein Teil der seiner Länge nach $^1/_8$ der Schiffslänge gleichkommt, von der Innenseite des Vorderstevens und in halber Höhe der Back; b) in der Poop ein Teil der seiner Länge nach $^1/_{10}$ der Schiffslänge gleichkommt, von der Innenseite der Mittelheckspanten und in halber Höhe der Poop; c) in der Brücke den Teil, der den Öffnungen über dem Maschinenraum und dem Heizraum entspricht, ohne solche Teile, die sich über das Schott vor dem Heizraum oder über das Schott hinter dem Hauptmaschinenraum hinaus erstrecken. Auf Schiffen mit verbundener Poop und Brücke oder mit verbundener Back und Brücke nur derjenige Teil des Raumes, der der Länge des Kesselraumes und des Maschinenraumes in vorher gekennzeichneter Auslegung entspricht. Unter Schiffslänge ist die Länge zwischen der Innenseite des Vorderstevens in halber Höhe der Back und der Innenseite des Mittelheckspanten in halber Höhe der Poop zu verstehen. Fortfall der Ausnahmen: Jedesmal, wenn ein Schiff einmal während seiner Durchfahrt Waren oder Proviant in irgend einem Teile der ausgenommenen Räume transportiert, wird der betr. gesamte Raum der Netto-Tonnage ein für alle Mal hinzugerechnet werden.

Prüfungswesen. Am 8. September d. J. beginnt an der Großherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow (Mecklb.) ein Examen für Seeschiffer und Seesteuerleute. Anmeldungen hierzu nimmt bis zum 6. September entgegen der Navigationsschuldirektor Herr Reimer.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Juli 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	25	42	14	41
Beschädigungen . .	304	110	313	156

Nach Flaggen geordnet gingen im Juli 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	5	holländische	1	4
belgische	1	—	italienische	2	1
britische	12	15	japanische	1	—
chilenische	—	1	norwegische	1	1
dänische	1	2	russische	2	3
deutsche	1	2	schwedische	—	1
französische	1	6	türkische	—	1
griechische	1	—	uruguaysche	1	—

Schiffsverluste, nach Lloyds Register of British and Foreign Shipping, in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1903. Nach den kürzlich erschienenen Veröffentlichungen des Lloyds Register of Britisch and Foreign Shipping sind im IV. Quartal des Jahres 1903 folgende Schiffsverluste von Kauffahrteischiffen über 100 t zur Kenntnis der genannten Gesellschaft gekommen:

Nation	Totalverluste							
	Dampfer				Segler			
	Anzahl	t B.	pCt. der Anzahl	pCt. der t	Anzahl	t B.	pCt. der Anzahl	pCt. der t
England	26	19 981	0,35	0,25	17	15 144	1,05	1,02
Brit. Kolonien	3	1 802	0,20	0,40	10	3 142	1,04	0,94
Ver. Staat. v. N.-A.	3	3 070	0,35	0.35	23	14 851	1,09	1.18
Österreich-Ungarn	1	1 401	1,37	0,40	1	460	3,45	2,19
Dänemark	—	—	—	—	7	2 058	1,69	2,11
Holland	2	604	0,56	0,17	1	287	1,02	0,63
Frankreich	1	2 086	0,14	0,32	7	7 422	1,10	1,59
Deutschland	5	4 384	0.35	0,25	6	2 552	1,27	0,52
Italien	2	822	0,55	0.17	11	7 060	1,28	1,48
Norwegen	10	4 884	1.04	0,85	39	22 156	3,10	3,08
Rußland	1	224	0,17	0.10	6	1 604	0.83	0.69
Spanien	—	—	—	—	2	919	1,47	2.11
Schweden	1	1 204	0,13	0.39	21	6 861	2,75	3,14
Andere europ. Länder	2	674	—	—	5	1 527	—	—
Zentr.- u. Südamerika	—	—	—	—	1	849	—	—
Asien	4	3 655	—	—	5	644	—	—
Andere Länder	—	—	—	—	—	—	—	—
	61	44 791	—	—	162	87 536	—	—

Erklärung.

Die Zeitungen brachten eine Notiz, daß die Revision der Rettungsgürtel auf der »Grand Republic«, dem Schwesterschiff der verbrannten »General Slocum«, ergeben habe, daß die Rettungsgürtel teils nicht tragfähig, teils schadhaft, und daß dieselben größtenteils mit »Pflanzenfasern« nicht mit »Kork«, gefüllt waren. — Durch meinen New-Yorker Korrespondenten habe ich erfahren, daß die betreffenden Rettungsgürtel von der Firma »Kahnweiler & Co., New-York« geliefert sind und ich möchte ausdrücklich konstatieren, *daß diese Firma mit mir in keinerlei Verbindung steht und nicht berechtigt ist, „Kapok-Rettungskörper" nach meinen Patenten* (Deutschland No. 108 314, Großbritannien No. 24 444/1897, Frankreich No. 279 159, Vereinigte Staaten von Nordamerika No. 686 883) *herzustellen*, so daß die fraglichen, gänzlich unbrauchbaren Rettungsgürtel der genannten amerikanischen Firma in keiner Weise mit den von mir oder meinen Lizensiaten hergestellten Kapok-Rettungsgürteln zu tun haben. — Abgesehen von den vielen Gutachten hoher und höchster Behörden und ersten Gesellschaften zu gunsten meiner Kapok-Rettungskörper, deren Kopien auf Wunsch zur Verfügung stehen, garantiere ich deren vorschriftsmäßige Tragfähigkeit auf 14 Tage im Wasser.

Berlin NW., den 15. August 1904.

Carl Baswitz
i. Fa.: A. Baswitz.

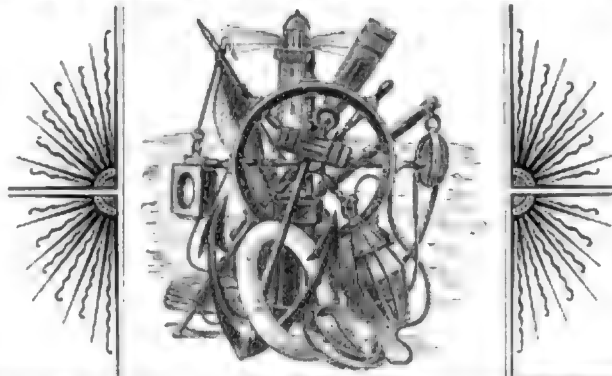
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Nachruf! Der Seeschiffer-Verein »Weser« zu Bremerhaven beklagt den Tod zweier seiner Mitglieder. Herr Kapt. ***H. Burosse*** starb am 4. August in Bremen und Herr Kapt. ***Oesselmann*** starb am 18. August in Bremerhaven. Ehre ihrem Andenken!

Eingaben des Verbandes: 3) Ruderkommando.

Ein Hohes Reichsamt des Innern bittet der gehorsamst unterzeichnete Verband, dem nachstehenden auf seinem Verbandstage am 8. Februar einstimmig gefaßten Beschluß zum Ruderkommando wohlwollende Berücksichtigung schenken zu wollen:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine ersucht die Hohe Reichsregierung, dem für deutsche Kauffahrteischiffe durch Kaiserl. Erlaß vom 1. April 1905 ab vorgeschriebenen Ruderkommando internationale Gultigkeit verschaffen zu wollen und die deutschen Lotsen anzuweisen, auf allen Schiffen nur die deutschen Kommandoworte zu gebrauchen.«

Wenn der Verband aus innerster Überzeugung für eine internationale Regelung der Ruderkommandofrage eintritt, für eine Einheitlichkeit in den Kommandoworten bei allen Nationen, dann geht er von der Erwägung aus, daß das durch Kaiserliche Verordnung den deutschen Kauffahrteischiffen vom 1. April 1905 ab vorgeschriebene Ruderkommando auf Schiffen mit geringer Besatzung leicht zu verhängnisvollen Mißverständnissen Anlaß geben könne. Diese Befürchtung trifft besonders auf Dampfer zu, die zwischen deutschen und englischen Häfen verkehren und deren Besatzung gezwungen ist, innerhalb weniger Tage dem Begriff der Kommandoworte »Steuerbord« und »Backbord« eine entgegengesetzte Deutung zu geben.

Dem Hohen Reichsamt des Innern ist bekannt, daß die vom 1. April 1905 ab für deutsche Schiffe zur Geltung kommenden Kommandoworte »Steuerbord« und »Backbord« eine entgegengesetzte Bedeutung in englischen Häfen für englische Lotsen haben. Jeder deutsche Schiffsmann versteht von der englischen Sprache aber soviel, um die englischen Ausdrücke für die beiden Ruderkommandoworte zu kennen; er wird deshalb, wenn er beispielsweise das vom englischen Lotsen laut gerufene Kommando »Starboard« hört, lebhaft an das ähnlich klingende deutsche Wort erinnert und unter diesem Einfluß instinktiv zu handeln versuchen. Solange der Kapitän — der Steuermann, der die Leute bei der Arbeit beaufsichtigt oder im Interesse des Schiffsdienstes an anderer Stelle beschäftigt oder aber, in Aussicht des ihm bevorstehenden Dienstes zur Ruhe gegangen ist, weilt nicht auf der Kommandobrücke — der das vom englischen Lotsen gegebene Kommando dem Rudersmann ins Deutsche übertragen muß, Zeit hat, die Wirkung seines Befehles zu beobachten, werden sich Mißverständnisse verhüten lassen. Verkehrt das Schiff aber in sehr verkehrsreichen Gewässern, wie z. B. auf der Themse oder Mersey, wo ein Ruderkommando das andere zuweilen unmittelbar ablöst und wo die Aufmerksamkeit des Schiffsführers, der doch gegenüber dem Gesetz und seinem Reeder trotz des Lotsen für die Navigierung verantwortlich bleibt, auf die Bewegungen seines Schiffes gerichtet sein muß, dann ist eine Übertragung des englisch gesprochenen Ruderkommandos ins Deutsche nicht mehr durchzuführen, noch weniger aber eine Kontrolle über die richtige Ausführung des Kommandos. Ein einziges unrichtig ausgeführtes Ruderkommando kann aber in den engen verkehrsreichen Wasserstraßen zur Kollision mit Gefahr für Schiff und Menschenleben führen. Der Eintritt solcher gefahrdrohenden Zustände würde sich nach Ansicht des Verbandes vermeiden lassen, wenn auf deutschen Schiffen Ruderkommandoworte gebraucht werden, die ihrem Sinne nach den englischen nicht direkt zuwiderlaufen, sondern mit ihnen übereinstimmen. Damit diese Möglichkeit ohne Aufgabe des in Aussicht genommenen deutschen Ruderkommandos gewährleistet werden kann, bittet der Verband ein Hohes Reichsamt des Innern: das der deutschen Handelsmarine vorgeschriebene Ruderkommando den Regierungen anderer maritimer Länder, insbesondere der Regierung Englands, zur Annahme für ihre Handelsmarine zu empfehlen. Als ein sehr wirksames Mittel, um die Besatzungen nichtdeutscher Schiffe auf deutschen Revieren mit dem deutschen Ruderkommando vertraut zu machen, würde der Verband betrachten, wenn die deutschen Lotsen angewiesen würden, auf allen Schiffen nur die deutschen Kommandoworte zu gebrauchen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 36. **Hamburg, den 3. September.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Zu der »Thea«-Angelegenheit

wird uns mit Bezug auf unsere Ausführungen in letzter Nummer (Schutz dem Privateigentum auf See!) von geschätzter Seite geschrieben: »Es ist noch nicht an der Zeit, Einzelheiten über die Angelegenheit in die Öffentlichkeit zu bringen, weil gegen die Entscheidung des Wladiwostoker Prisengerichts die Apellation an das Oberste Prisengericht in St. Petersburg eingelegt ist. Ich möchte einstweilen nur zur Berichtigung bemerken, daß das Wladiwostoker Prisengericht die »Thea« nicht als gute Prise erklärt hat, weil sie zwar nicht Kontrebande, aber Eigentum eines feindlichen Privatmannes an Bord hatte, sondern das Wladiwostoker Prisengericht hat das Schiff selbst als Eigentum des Feindes für die Zeit des Krieges angesehen, weil es an einen feindlichen Untertan auf 9 Monate verchartert war und von diesem feindlichen Untertan zum Handelsverkehr in feindlichen Gewässern benutzt wurde. Nach meiner Anschauung ist diese Entscheidung in Widerspruch mit den Regeln des eigenen russischen Prisen-Reglements.«

* * *

Die Bestrebungen, die Elbe-Patentlotsen in einer Interessengemeinschaft zu verbinden,

haben, wie wir hören, bereits zu einem sehr beachtenswerten Ergebnis geführt. Hat doch im Laufe der Woche eine zahlreich besuchte Versammlung von Patentlotsen getagt, um sich über die ersten vorzunehmenden Schritte zu verständigen. Allerdings sind noch keine bindenden Beschlüsse gefaßt worden, wohl aber hat eine lebhaft geführte Aussprache gezeigt, daß ein Zusammenhalten aller Patentlotsen aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen notwendig geworden ist. Liegen die Verhältnisse gegenwärtig doch so, daß die Mehrzahl der Elbelotsen, — im Ganzen sind es 80 — wollen sie überhaupt beschäftigt werden, ihre Arbeitskraft zu Angeboten verdingen müssen, die in keinem richtigen Verhältnis zu ihrer verantwortlichen Tätigkeit stehen. Vermittlerpersonen, auf die sie in der Hauptsache angewiesen sind, sollen den Lotsen einen ganz bedeutenden Prozentsatz ihres Einkommens dadurch entziehen, daß sie, als Vertreter der Reedereien ohne deren Wissen, den einzelnen Lotsen vor die Wahl stellen: entweder zu einem gewissen Satz ein bestimmtes Schiff zu lotsen oder einem Anderen das Geschäft zu überlassen. Da der »Andere« gewöhnlich zur Hand und auch bereit ist, wird das Angebot nur selten ausgeschlagen. Geschieht es aber doch einmal, dann soll die Folge dieser Weigerung nicht selten tage- ja wochenlange Beschäftigungslosigkeit sein. Erklären läßt sich dieser Stand der Dinge insofern, als, im Gegensatz zum Elbeaufwärtslosen, für das ein Gebührentarif maßgebend ist, die Feststellung des Lotsgeldes für Elbeabwärtslotsen der freien Vereinbarung überlassen ist. Um andere Zustände zu schaffen, wollen nun die Elbelotsen — und das ist ein wesentlicher Zweck der gegenwärtig einsetzenden Bewegung — einen Gebührensatz für Elbeabwärtslotsen einführen. Eine Absicht, die

sich natürlich nur durchführen läßt, wenn Einmütigkeit unter den Lotsen besteht. Ob und bis zu welchem Grade diese Vorbedingung erfüllt ist, wissen wir nicht. Auch soll der Bau eines Lotsenhauses und die Errichtung einer Unterstützungs- oder Pensionskasse in Aussicht genommen sein. Soweit die beabsichtigte Einführung eines Tarifs für Elbeabwärtslotsen in Frage kommt, handelt es sich um die Wiederaufnahme einer Idee, die vor ca. neun Jahren Gegenstand lebhafter Erörterungen in Lotsenkreisen war, ohne trotz einflußreicher Fürsprache verwirklicht worden zu sein. Enthalten wir uns auch jeglicher Vorschläge über die Höhe des in Aussicht genommenen Tarifs, so möchten wir den Lotsen, deren Streben wir anerkennen, dringend und zwar in ihrem eigenem Interesse raten: nur mit solchen Ansprüchen hervorzutreten, die auch Aussicht haben, von den Reedereien anerkannt zu werden. Eine Grundlage ist ja durch die den Kontorlotsen bezahlten Sätze vorhanden.

* * *

Über die Berechnung von Besteckversetzungen.

Die September-Monatskarte der Seewarte für den Nordatlantischen Ozean enthält außer den gewöhnlichen beachtenswerten Angaben eine Tabelle mit zahlenmäßigen Stromversetzungen auf den Dampferwegen zwischen dem Englischen Kanal und der Magellan-Straße. Eine Zusammenstellung, die von den Westküstefahrern mit Aufmerksamkeit gelesen und wie wir annehmen, auch praktisch ausgenutzt werden dürfte. Weniger wegen dieser Bekanntmachung — sie ist ja nicht zu übersehen —, sondern wegen einer Notiz am Schlusse der Tabelle einige Worte. In dieser Bemerkung sagt die Seewarte, die tabellarische Darstellung der Stromverhältnisse soll einen Anhalt gewähren

»um wieviel Grade oder Bruchteile eines Striches im gegebenen Falle der Kurs des gemutmaßten Stromes wegen höher zu legen ist. Die auf Grund der Darstellung gemutmaßte Stromversetzung soll aber nicht in die Besteckrechnung eingesetzt werden; die Deutsche Seewarte wiederholt vielmehr ihre in den »Annalen der Hydrographie« 1904 (IV) April-Heft, Seite 145 ausgesprochene Bitte (»Hansa« S. 197) an ihre Mitarbeiter, nur mit dem »Weg durch das Wasser« das Mittagsbesteck aufzurechnen, damit der Gesamtbetrag der Stromversetzung bekannt werde.«

Die Seewarte erneuert, wie wir sehen, jenen im April ausgesprochenen Wunsch, über dessen Zweckmäßigkeit wir die Ansicht unserer Leser erbaten. Einige Herren haben sich hierzu geäußert — leider aber immer mit dem Schlußsatz: es wäre ihre private nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Meinung. Ohne indiskret zu werden, können wir aber doch aussprechen, daß, soweit die meteorologischen Journale in Frage kommen, ein ernstlicher Widerstand gegen den Wunsch der Seewarte nicht besteht. Er wird als billig anerkannt. In Journalen, die nicht beanspruchen, über die praktische Navigation Aufschluß zu geben, sondern die ausschließlich der Seewarte über Witterungs- und Stromverhältnisse Angaben zur Verwertung bringen sollen, dürfen nicht die vorher gemutmaßten, sondern die nachher gefundenen Strömungen aufgezeichnet sein. Wird die Berechtigung jenes Wunsches somit anerkannt, so ist der Standpunkt gegenüber der weitergehenden auf die amtlichen Journale bezüglichen Forderung der Seewarte ablehnend. In Übereinstimmung mit unseren auf S. 197/198 erhobenen Bedenken wird darauf hingewiesen, daß dann eine sog. doppelte Buchführung notwendig wäre. Ein für die Öffentlichkeit (für Seeamt und zur Verklarung) bestimmtes Tagebuch nebst Kladde und außerdem eine zweite für die Navigation (ohne Observation) allein maßgebliche Loggrechnung, als Privatsache des Navigateurs. Ein Herr meint, ein derartiger Zustand öffne der Versuchung, nachträglich Änderungen vorzunehmen, Tür und Tor.

„Letzte Nachricht" bei der Verschollenheitsfrist.

Zu diesem in Nr. 32 der »Hansa« behandelten Thema erlaube ich mir das Folgende zu bemerken:

§ 53 der Seemanns-Ordnung bestimmt, daß die Heuerforderungen von Personen, welche auf einem verschollenen Schiff sich befunden haben, mit Ablauf der Verschollenheitsfrist fällig werden, und daß das Dienstverhältnis einen halben Monat nach dem Tage als beendet gilt, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht. Was unter »letzter Nachricht« im Sinne dieser Vorschrift und im Sinne des § 863 H. G. B. verstanden werden muß, ist demnach in doppelter Beziehung von Bedeutung, einmal für die Frage, wann die Forderung der Hinterbliebenen fällig wird, und zweitens für die Frage bis zu welchem Termin die Heuer zu zahlen ist. Die erste Frage hat keine erheb-

Anmerkung der Redaktion. Wie aus dem Datum am Schlusse des Artikels hervorgeht, ist er vor Veröffentlichung der Ausführungen des Herrn Oberlandesgerichtsrat *Brodmann* geschrieben worden. Steht Herr Dr. *Kaemmerer* auch im Wesentlichen auf dem Standpunkt der Brodmannschen Auffassung, so haben wir doch geglaubt, den Lesern auch seine Beweisführung zugänglich zu machen, weil, wie uns mitgeteilt worden ist, eine dritte juristische Seite dem § 863 eine andere Auslegung giebt.

liche praktische Bedeutung und kann deshalb ausscheiden. Meiner Ansicht nach kann es nun nicht zweifelhaft sein, daß das Auffinden einer Boje oder Spiere nicht als eine letzte Nachricht vom Schiffe im Sinne des § 863 H. G. B. und des § 53 S.-O. angesehen werden kann. Ob der Zusatz im § 863, der sich auf die letzte sichere Nachricht bezieht, nur für etwaige Begegnungen auf hoher See Bedeutung hat, kann dahingestellt bleiben; dieser Fall ist in den Protokollen zum H. G. B. besonders genannt. Jedenfalls kann nur solche Nachricht in Betracht kommen, die ein Ereignis mitteilt, aus welchem sich auf die Erhaltung des Schiffes bis zu einem bestimmten Termin schließen läßt. Das ist aber nicht der Fall, wenn es sich nur um Bekanntwerden der Tatsache handelt, daß irgendwo eine Boje oder dergleichen gefunden ist.

In den Protokollen (Seite 3414 fge.) heißt es:

»Der zweite Satz des Abs. 3 solle allerdings auch auf Begegnungen auf hoher See Anwendung finden, selbstverständlich aber nur dann, wenn die betreffende Nachricht eine sichere sei, wie dies auch in der Anlage ausdrücklich hervorgehoben werde. Unter dieser Voraussetzung würde es gewiß nicht gerechtfertigt sein, wenn man dergleichen Begegnungen außer Beachtung lassen wollte. Wenn z. B. ein Schiff eine Reise von den chinesischen Gewässern nach Deutschland zu machen gehabt habe, und zuverlässig noch im Kanal gesehen worden sei, würde es ganz ungerechtfertigt sein, dem Versicherten zuzumuten, daß er die für Reisen von China nach Deutschland geltende Verschollenheitsfrist abwarte, obschon das Schiff sich in derselben Lage befunden habe, wie wenn es bloß eine Reise vom Kanal nach Deutschland zu machen gehabt hätte. Eine große Unsicherheit werde diese Auffassung nicht zur Folge haben können, denn es werde doch z. B. stets mit Sicherheit zu ermitteln sein, ob die Begegnung diesseits oder jenseits der Kaps, auf dem Mittelländischen Meere oder Atlantischen Ozean und dgl. stattgehabt habe; für diejenigen Fälle aber, in denen eine volle Gewißheit über den Ort nicht bestehe, werde schon der Satz, daß im Zweifel die höhere Frist für maßgebend zu erachten sei, die nötige Aushülfe bieten. Erhebliche Komplikationen könnten endlich die Folge der hier vertretenen Auffassung unmöglich sein, denn, wenn es sich um Entscheidung der Frage handle, welche Frist die rechte sei, habe man lediglich festzustellen, von welchem Orte die letzte Nachricht datiere und zu fragen, welche Frist für eine Reise von diesem Orte aus bis nach dem Bestimmungshafen gelten würde, ohne daß man irgendwo Rücksicht darauf zu nehmen hätte, welche Strecke das Schiff früher schon durchlaufen habe.«

Diese Ausführungen lassen ganz klar erkennen, daß es sich immer um eine sichere Nachricht von dem Schiffe selbst handeln muß. Auch läßt, selbst wenn man sagen wollte, daß das Schiff sich an der Stelle oder in deren unmittelbarer Nähe aufgehalten haben muß, an der Boje oder Spiere gefunden worden sind, doch niemals sagen, wann sich das Schiff dort befunden hat. Übrigens ist mir nicht klar geworden, inwiefern die oben erwähnten Ausführungen in der »Hansa« von der Annahme ausgehen, daß eine Zeitspanne von »beinahe 3 Monaten« in Frage komme*) je nachdem das Datum des Abganges des Schiffes aus dem letzten Hafen oder der Tag entscheidend ist, an dem eine Boje oder eine Spiere schwimmend angetroffen ist. Vielleicht sollte die Annahme der »beinahe 3 Monate« nur als Beispiel dienen. Denn die Sache liegt ja so, daß immer die Verschollenheitsfrist gemäß § 862 H. G. B. zu berechnen ist, entweder vom Tage des Reiseantritts oder vom Tage, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht. Eine Verlängerung der Heuerzahlung über 3 Monate würde also nur dann eintreten, wenn zufällig die letzte Nachricht bezw. das Auffinden der Boje (falls es als letzte Nachricht anzusehen wäre) 3 Monate nach dem Abgang des Schiffes vom letzten Hafen stattgefunden hätte. Event. kann sich die Sache noch dadurch verschieben, daß gemäß § 863 eine andere Frist eintritt als diejenige, welche gemäß § 862 sich aus der Lage des Abgangshafens ergibt.

Hamburg, den 24. August 1904.

Dr. A. Kaemmerer.

*) Zwischen dem Datum des Abganges des Schiffes aus dem letzten Hafen und dem Tage, an dem Boje und Spier gesichtet wurden, lag, wie es auch in Nr. 32 ausgesprochen ist, ein Zeitraum von beinahe drei Monaten. D. R.

Die Arbeiterbewegung in Marseille.

Nach den Nachrichten, die jetzt aus Marseille kommen, war der im April und Mai ausgefochtene Ausstand der Schiffsoffiziere und sein späterer Erfolg nicht der Abschluß einer Reihe von verkehrshindernden Arbeitsstörungen, sondern das Vorspiel zu einer Arbeiterbewegung, wie sie in neuerer Zeit kaum je beobachtet worden ist. Gegenwärtig handelt es sich nicht mehr um Zwistigkeiten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen eines Erwerbszweiges, nicht mehr um Gegensätze zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in einem Zweig der Volkswirtschaft, noch weniger natürlich um einfache Lohnstreitigkeiten, es stehen höhere Ziele auf dem Spiel. Ein erbittert geführter Kampf um die Macht zwischen

Kapital und Arbeit ist entbrannt, eine Kraftprobe, mit Wirkungen von unabsehbaren Folgen spielt sich im fernen Marseille ab. Auf der einen Seite Reeder, Verfrachter, Schiffbauer, Versicherer und im Bunde mit ihnen die in Vorgesetzten-Stellung stehenden Beamten, auf der anderen Seite nicht nur alle Lohnarbeiter im Schiffahrtsbetriebe, sondern das ganze Proletariat der Stadt. Bäckergesellen, Tramwaykutscher, Kellner, sie alle wollen beitreten oder sie haben sich schon solidarisch mit den übrigen Ausständigen erklärt. Zwischen beiden Parteien steht der Staat, der, weil sein Ministerium aus politischen Gründen das größte Interesse an einer schleunigen Beilegung des Streites hat, schlichtend einzugreifen versucht und von den Arbeitnehmern auch schon, natürlich aus Zweckmäßigkeitsgründen, als Vermittelungsinstanz angerufen wird. Seine Aufgabe wird dadurch erschwert, daß die städtischen Beamten trotz ihres konservativen Hauptes, auf der Seite der Arbeitnehmer stehen. Verdanken sie den Stimmen dieser doch ihren Sitz im Rat und hoffen, weil neue Wahlen bevorstehen, auf eine abermalige Unterstützung. Aber auch ohne dieses allerdings wohl zu berücksichtigende Moment würde der die Staatsregierung vertretende Präfekt auf große Schwierigkeiten stoßen, um seines Amtes als Friedensstifter mit Erfolg walten zu können. Die Verstimmung zwischen beiden Parteien ist zu tief, der Riß ist zu groß, um, soll er auf längere Dauer geschlossen werden, ohne erbitterten Kampf überbrückt werden zu können. Diesen Eindruck von dem gegenwärtigen Stand der Dinge gewinnt man beim Lesen des Protestes, mit dem die von allen Arbeitgebern am stärksten in Mitleidenschaft gezogenen Reeder der Öffentlichkeit ihren Standpunkt von der Sachlage bekannt geben. Weil die Kundgebung auch einen kurzgefaßten geschichtlichen Rückblick über Ursache, Wirkung und Wesen der Marseiller Ausstandsbewegungen enthält, mag sie nachstehend möglichst ungekürzt hier Platz finden:

Zwei Jahre lang hat der Seeverkehr in Marseille so gut wie es eben ging, inmitten eines anarchistischen Zustandes der Dinge sein Dasein gefristet. Es gibt keine Gesellschaft kein Schiff, kein Warenhaus, das mit Bestimmtheit sagen kann, was der nächste Tag bringen wird. Jeden Tag und zu jeder Zeit erheben die Seeleute oder Arbeiter, die, selbst terrorisiert, einer Handvoll Rädelsführer gehorchen, neue Ansprüche, schaffen neue Verlegenheiten und suchen ihren Willen jedem aufzuzwingen. Die Abmachungen, die infolge früherer Streiks geschlossen wurden, sind andauernd gebrochen worden. Seeleute und Dockarbeiter stellen ihre Arbeit aus irgend einem geringfügigen Grunde ein und zeigen eine absolute Mißachtung gegen die Gesetze und Kontrakte, durch die ihre Herren gebunden sind. Erst am letzten Sonnabend verließ eine ganze Mannschaft einen Postdampfer 15 Minuten vor seiner Abfahrt, ungeachtet aller Seegesetze und ohne einen Augenblick an die Gefahr zu denken, die daraus entstehen könnte, daß in den Kesseln Dampf auf ist, oder an die Verlegenheit, in welche die Passagiere versetzt werden, oder an die kommerziellen Interessen, die auf dem Spiele stehen. Autorität und Disziplin sind überall beiseite geschoben. Unter den Arbeitern, die Einschüchterungen jeglicher Art ausgesetzt sind, wurde kein Protest erhoben, und die Behörden, welche auf Erfüllung der Gesetze halten sollten, fürchten sich, energische Schritte zu unternehmen. Die Reeder von Marseille haben geduldig alle gegen sie gerichteten Angriffe ausgehalten und haben alles getan, um die Schwierigkeiten zu beheben; aber es ist ganz unmöglich, die Rädelsführer zufriedenzustellen, deren einziger Wunsch zu sein scheint, neue Gelegenheiten herbeizuführen, um ihren allmächtigen Einfluß zu beweisen. Wir haben gesehen, daß Gesellschaften auf den Index gesetzt wurden für Sachen, die dem Hafen von Marseille ganz fern lagen. Aber schließlich war doch ihr Maß voll und die Reeder von Marseille, vereint mit der Compagnie Générale Transatlantique, protestieren gegen die Tyrannei der Arbeitnehmer und sehen sich gezwungen, alle und jegliche Arbeit einzustellen und energischen Widerstand zu leisten. Sie hegen das Vertrauen, daß die vernünftigen Arbeiter, die in der Mehrzahl sind und schon zu lange sich der Tyrannei einer gewalttätigen Minderheit unterworfen haben, sich schließlich von denen lossagen werden, die ihr Vertrauen gemißbraucht haben. Und da alle Kontrakte gelöst und alle Vereinbarungen gebrochen sind, werden die Reeder warten, bis die Arbeiter aller Klassen einsehen, welchen Schaden sie durch die Unordnungen anrichten, und bis sie für die Zukunft ernsthafte und endgültige Gewähr für die Stetigkeit ihrer Arbeit bieten, ohne welche Stetigkeit jede Industrie unmöglich wird.

Welche Zustände werden hier geschildert, welch trauriges Bild entrollt sich unseren Augen und welche Unfähigkeit zeigt hier wieder ein Regime, das in sozialistischen Händen ruht. Ohnmächtig stehen Staat, Kapital und Unternehmungsgeist einem Walten gegenüber, das, vom Machtkitzel getrieben, allmählich eine für die Entwickelung der alten berühmten Seestadt höchst gefahrdrohende Gestalt angenommen hat. So töricht und kurzsichtig ist die große Menge, daß sie den nach Macht strebenden Agitatoren immer wieder vertraut, ihnen immer wieder zujubelt, trotz der Enttäuschungen, die sie durch ununterbrochene Fehlschläge erlitten hat, mit denen der Weg jener »Handvoll Rädelsführer« gepflastert ist. Für Marseille, die wegen ihrer vielen Arbeiterausstände schon seit Jahren schlecht beleumundete Seestadt, kann die gegenwärtige Bewegung zum Markstein einer dauernden Niedergangsepoche werden, zu einem Erinnerungsblatt in ihrer Geschichte, auf das spätere Geschlechter mit Zorn blicken werden. Wird die deutsche Handelsmarine auch nicht unmittelbar durch das, was sich jetzt in Marseille abspielt, berührt, so haben doch jene Vorgänge als drohende Warnung das Gute, daß sie zeigen, was unserem Seeverkehrsleben bevorstände, wenn ähnliche Zustände bei uns Platz greifen sollten.

Hemmnisse in der Schiffahrtsentwicklung.

Von B. Ihuken.

Die Einsicht in die Staatsnotwendigkeit, daß ein gesteigerter Verkehr als Mittel des Austausches materieller und geistiger Güter die Prosperität nicht allein zahlreicher Bevölkerungsschichten, sondern ganzer Völker überhaupt hebe und steigere, ist erst nach und nach zum Durchbruch gelangt. Die Staatskunst früherer Geschichtsperioden hatte vielfach den freien Verkehr unterbunden, überall Schlagbäume errichtet, und in dem Seeverkehr im Besonderen Erschwerungen und Hemmnisse in Kraft treten lassen, die den Unternehmungsgeist nur zu oft lahm legten und den Drang nach Fortentwicklung des Schiffahrtsbetriebes in schlimme Fesseln schlugen.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein herrschte in England zum größten Schaden für die Ausbreitung des Handels und Verkehrs die Navigationsakte, jenes englische Gesetz, das schon unter Cromwell erlassen worden, zu dem Zweck, den Verkehr mit überseeischen Ländern lediglich den englischen Schiffen vorzubehalten. Selbst als in der ersten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts die von einsichtigen Männern des Inselreichs ins Leben gerufene Handelsreform die veralteten Anschauungen teilweise durchbrach und eine Milderung der Bestimmungen durchsetzte, hatten die Waren unter fremder Flagge noch höhere Zölle zu zahlen, so daß namentlich die deutsche Schiffahrt, die durch die Zersplitterung unseres Staatenwesens und des Fehlens einer Seemacht jedes Schutzes entbehrte, durch jenes Gesetz auch in der gemilderten Gestalt außerordentlich benachteiligt wurde.

Überall waren gegen die Ausbreitung von Handel und Schiffahrt Schranken errichtet. Jahrhunderte hindurch erhob Dänemark von den passierenden Schiffen den Sundzoll. Als die Morgenröte der neuen Zeit, welche sich gegen die Schlagbäume und Barrièren auflehnte, schon ihre befreienden Strahlen herübersandte, um die Mitte des 19. Jahrhunderts, da mußte Danzig noch 400 000 Mk. an Sundzoll entrichten. Die Einnahmen aus dem Zoll betrugen 1853 noch $2^1/_2$ Millionen Taler und erst 1857 wurde der Zoll gegen eine Abfindungssumme von reichlich 30 Mill. Taler aufgehoben; Preußen zahlte hierzu $4^1/_2$ Mill., die Hansestädte und die übrigen deutschen Seeuferstaaten zahlten kleinere Beträge.

Noch später fiel erst der Scheldezoll, der bis 1863 bestand, nachdem zwei Jahre früher die hannoversche Zollschranke bei Stade, die Hamburgs Schiffahrt stark belastete, indem sie eine jährliche Einnahme von 500 000 Mk. brachte, beseitigt worden. Etwa zur selben Zeit, als sich Hannover auf das Drängen der Hamburger Schiffahrts- und Handelskreise zu einer ersten Ermäßigung des Elbzolles bequemte, gelang es der Bremer Kaufmannschaft, Oldenburg zur Aufhebung des Elsflether Zolles auf der Weser zu veranlassen. Schon im Jahre 1820 wurde diese verkehrshemmende Einrichtung abgeschafft.

Noch verkehrsfeindlicher als England während der langen Dauer der Herrschaft der Navigationsakte gebordete sich Spanien mit seinen großen Kolonien, die es nunmehr fast sämtlich eingebüßt hat, nachdem die kontinentalen in Südamerika sich schon früher von dem Mutterlande losgerissen hatten. Von dem Seeverkehr mit seinen Kolonien schloß es alle Schiffe unter fremder Flagge aus, und als es endlich die schweren Nachteile einsah, die dieses Abschließungsverfahren mit sich brachte, ohne die eigene Schiffahrt zum Aufblühen zu bringen: als es zu spät Schiffe unter anderer Flagge zum Verkehr zuließ, da geschah es unter der Beschränkung eines hohen Zollzuschlages, der erst ganz allmählich, nachdem derselbe nach und nach gemildert worden, einen etwas frischeren Zug in seinen Seehäfen durch ausländische Schiffe bewirken konnte.

Wir wollen hier nicht aus der Vergangenheit noch andere Länder als Beispiel heranziehen, wie überall der Verkehr durch Beschränkungen und Hemmnisse unterbunden und an der freien Entfaltung seiner segen- und lebenspendenden Einrichtungen gehindert wurde. Hier ist es uns vielmehr, nach dem historischen Rückblick darum zu tun, der Erscheinung nachzugehen, wie nach einer Periode frischer und fröhlicher Vorwärtsentwicklung, in dem alle Kräfte sich frei entfalten konnten, die Zeichen der Zeit sich mehren, daß hier und da der nationale Egoismus, dem so häufig eine bedauerliche Kurzsichtigkeit anhaftet, auf Mittel sinnt, neue Erschwerungen und Hemmungen des Seeverkehrs für fremde Flaggen einzuführen.

Dort, wo der freieste Geist obwalten und den frischesten Zug in das Verkehrsleben bringen sollte, wo ein Arbeiterführer an der Spitze des Ministeriums steht, in Australien, sind in neuester Zeit recht bedenkliche Beschränkungen im Seeverkehr aufgetaucht, die als lästige Fesseln empfunden werden. Da darf kein Schiff die Löschungs- und Ladungsarbeiten mit eigener Mannschaft vornehmen, wenn es sich nicht schweren Strafen aussetzen will. Es ist das eine Einrichtung, die bisher wohl noch nirgends, in keinem Küstenstaat der Welt vorzufinden gewesen ist.

Ungleich empfindlicher wird aber noch die Zolleinrichtung von den Schiffen gespürt, wonach der Gebrauch von eigenem Proviant, von den Materialien für den Bedarf des Decks- und Maschinendienstes in einem australischen Hafen zollpflichtig

ist. Das hat man bislang nicht gekannt. Sofern man sonst in irgend einem ausländischen Hafen von dem versiegelten Schiffsproviant und Ausrüstungsgegenständen etwas gebrauchte, wurde die Zollflagge geheißt, ein Beamter erschien und gab in wünschenswerter Menge heraus. In Australien muß aber Zoll dafür bezahlt werden, und das höchste Gericht in England hat erklärt, daß diese Zollerhebung zu recht bestände. Das Einschneidendste dabei ist aber noch, daß der Verbrauch von Lebensmitteln usw. auch dann zollpflichtig ist, wenn das Schiff inzwischen australische Häfen ansegelt. Mit Recht betont die Deutsch-Australische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, daß dies ein Rückschritt im Verkehrsleben bedeute, der um so mehr zu bedauern sei, als er von einem Staate ausgehe, der erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts ins Leben getreten sei.

Es ist ja fast schon ein unmöglicher Zustand, wenn man an Bord im Bedarfsfalle, der ja jeden Augenblick z. B. auch bei schlechtem Wetter des Nachts eintreten kann, nicht einmal von seinem neuen Ausrüstungstauwerk ein Tauende bekommen kann, weil alles von der Zollbehörde unter Schloß und Siegel gehalten wird. Zwar ist neuerdings vom General-Gouverneur der Bescheid an Liverpooler Reeder ergangen, daß im Notfalle bei Bedarf von Tauwerk ein Bruch der Siegel nicht zu streng geahndet werden würde. Aber da weiß man gar nicht, wie die Zollbehörde den Begriff Notsache im konkreten Fall interpretiert, so daß ein Siegelbruch sehr schlimme Folgen nach sich ziehen kann und gewiß jeder davor zurückscheut. Wohin aber schließlich der Kurs führt, wenn ein Staatswesen erst in das Fahrwasser der Unterbindung des Verkehrslebens durch starke Belästigungen und Erschwerungen der mannigfaltigsten Art gerät, zeigt die neueste Gesetzesvorlage hinsichtlich der Schifffahrtsbeschränkung in australischen Küstengewässern. Die Bestimmungen der Musterrolle der Schiffe unter fremder Flagge werden danach einfach für null und nichtig erklärt. Nicht die durch Vertrag vereinbarten Heuern haben rechtliche Gültigkeit, vielmehr sind alle Verträge und Abmachungen nach dieser unbegreiflichen Vorlage hinfällig und die Bemannung bezieht während der Dauer der Reisen an den australischen Küsten Lohnsätze, wie sie in Australien üblich sind. Dazu kommt noch die kategorische Bestimmung, daß die Auszahlung dieser Heuern, die also dort von den Behörden festzusetzen sind, vor der Abreise des Schiffs von Australien erfolgen und von dem Kapitän bei der Ausklarierung vom Zollamt nachgewiesen werden muß. Zum Glück ist dieses Monstrum eines Entwurfs zur Schiffahrtsgesetzgebung von der Regierung wieder zurückgezogen, aber auch nur vorläufig (»Hansa« S. 267) und man weiß nicht, was noch werden wird; jedenfalls ist der Wind, der von dorther weht, so ungünstig für die freie Entwicklung des Seeverkehrs, wie nie zuvor, und man kann sich auf schlimme Überraschungen gefaßt machen.

(Schluß folgt.)

Der zweite Freihafen zu Bremen.

Von Wilh. Ehlers.

Die günstige Wirkung der Unterweserkorrektion auf den stadtbremischen Schiffsverkehr ist so oft hervorgehoben worden, daß sie hier kaum noch der Erwähnung bedarf um die Notwendigkeit zum Bau weiterer Hafenanlagen in Bremen darzutun. Während es zu Anfang der neunziger Jahre noch schien, als werde der am 21. Oktober 1888 eröffnete erste Freihafen mit einer Gesamtlänge von 4100 m für eine Reihe von Jahren den Verkehrsansprüchen genügen, trat schon 1896 das Bedürfnis nach Vermehrung der nutzbaren Kailänge immer deutlicher hervor. Der im Jahre 1896 seit 1889 von von 1 031 118 cbm auf 2 862 630 cbm gesteigerte Schiffsverkehr im Freihafen nahm auch in den folgenden Jahren stetig zu. Im Laufe des Winters 1896/97 erreichte die Zahl der angemeldeten Dampfer zeitweilig eine solche Höhe, daß der Freihafen für sie tatsächlich keinen Platz hatte und den manche Dampfer, insbesondere Baumwolldampfer, zurückgewiesen werden mußten. Dies veranlaßte die Handelskammer wiederholt auf die Erweiterung der Freihafenanlagen zu dringen, deren Ausführung denn auch, wie ja bekannt ist, im Jahre 1899 von Senat und Bürgerschaft einmütig beschlossen wurde. Weniger die Unterbringung der Schiffe im Hafen bereitete Schwierigkeiten, als vielmehr die ungehinderte Bewältigung des namentlich in der Baumwollsaison sehr bedeutenden Waren- und Güterverkehrs in den Schuppen und Speichern. Diese Kalamität ist mit den Jahren immer größer geworden, sie hat auch mit der Verwandlung von Freiladeräumen und Kohlenplätzen in Schuppen bei dem erheblich gesteigerten Güterverkehr im Freihafen, bei welchem bereits über 1 Mill. Tonnen mit den Kränen auf- und abgesetzt wurden, nicht beseitigt werden können.

Als im Jahre 1897 die Deputation für Häfen und Eisenbahnen das Projekt eines zweiten Freihafens vorlegte, empfahl sie gleichzeitig, den neuen Hafen nicht auf einmal, sondern allmählich, dem wachsenden Bedürfnis entsprechend auszuführen. Senat und Bürgerschaft stimmten diesem Prinzip zu und so wurde, nachdem die Vorarbeiten beendet und ein weiteres für den Bau erforderliches Gelände von etwa 394 Morgen durch Enteignung erworben war, am 6. Juni 1900 mit der Ausführung des ersten Teils der Anlage begonnen. Soweit die Planierungsarbeiten und die Tiefbauten in Frage kommen, ist der Bau jetzt im wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten.

An die ausgedehnten saftig-grünen Weiden, auf denen einst das Vieh der Waller und Gröpelinger Bauern im Sommer seine Nahrung fand, erinnert am rechten Weserufer bis Gröpelingen abwärts fast nichts mehr. Große Bodenmassen bedecken sie, viele hundert neuer Häuser und zahlreiche industrielle Etablissements, sowie die gewaltigen Anlagen, die das ungeahnte Aufblühen von Bremens Handel und Schiffahrt seit dem Zollanschluß erfordert haben, sind an ihre Stelle getreten. Anlagen, die wiederum den weiten vorsorgenden Blick der Bremer Bürger erkennen lassen, der in der Neuzeit in so glänzender Weise durch Bürgermeister Smidt durch die Gründung Bremer-

havens inauguriert worden ist. In dem gegenwärtigen Stadium des neuen Hafenbaus dürfte eine Beschreibung der geleisteten und noch zu leistenden Arbeiten für weitere Kreise von Interesse sein.

Wer die umfangreichen und schwierigen, durch ungünstige Witterungsverhältnisse, hohe Wasserstände, durch die notwendig gewordene Wiederholung einer Submission etc. mehrfach verzögerten Bauarbeiten verfolgt hat, wird zugeben müssen, daß im Laufe der verflossenen vier Baujahre ein imposantes, achtunggebietendes Werk seiner Vollendung entgegengeführt ist, das sich den übrigen neuzeitlichen bremischen Hafenbauten auf das würdigste anreiht.

Der Bau des zunächst ausgeführten oberen Teiles des neuen Hafenbassins und der erforderlichen Arbeiten in seiner Umgebung hat gerade vier Jahre in Anspruch genommen.

Die Hauptarbeiten erstreckten sich zunächst auf die Aushebung des neuen Hafenbassins und gleichzeitig auf die Herrichtung des Geländes für die Anforderungen des künftigen Hafenbetriebes. Die Aushebung des Bassins begann am Kopfende, um die hier gewonnenen Erdmassen für die Zuschüttung des im Waller Wied belegenen 1880/81 erbauten Winterhafens (720 m Länge, 58 m Breite — 3 m Sohlentiefe) verwenden zu können. Hierbei handelte es sich um eine Bodenbewegung von rund 480 000 cbm.

Weiter war das Ufer vor der Nordmole des Freihafens I zunächst bis zur Einfahrt zum Holzhafen und nach deren Schließung bis zur neuen Hafenmündung auszubauen und zwar in einer Ausdehnung von 1100 m. Im Anschluß an die senkrechte Nordmole des Freihafens I ist eine Dossierung ausgeführt, deren Fuß ein auf zwei Sinkstücklagen von je 1.25 m Stärke gelegter Steindamm von 1.5 Kronenbreite bildet. Der Anschluß an die Nordmole ist durch eine 40 m lange allmählich verlaufende Steinschüttung bewirkt. Die Mole begrenzt in einer Länge von 350 m die südwestliche Seite des Vorhafens. Die Innenseite besteht aus einer senkrecht abfallenden, sehr soliden, auf Pfahlrost ruhenden Betonmauer, die teils mit rauh bearbeitetem Granit, teils mit Säulenbasat verblendet ist.

Einen sehr wichtigen Teil der bisherigen Bauarbeiten bildete ferner die Herstellung der Zufahrt von der Weser aus und die Aushebung des Vorhafens. Die 60 m breite Zufahrt zweigt dem Dorfe Lankenau gegenüber in östlicher Richtung von der Weser ab. Durch sie gelangen die einkommenden Schiffe zwischen der Nordmole und dem molenartigen, granitverblendeten südlichen Ende der schmalen Landzunge, welche den Werfthafen der Aktien-Gesellschaft »Weser« vom Strome trennt, hindurch in den Vorhafen, der in einer Länge von 350 m und in einer Breite von 242 m vor dem neuen Bassin liegt. Bei seiner Anlage ist in erster Linie Rücksicht genommen auf die Beschaffung einer bequemen und gefahrlosen Wendestelle für große Schiffe, die im eigentlichen Hafenbassin nicht drehen können. Zurzeit sind solche Fahrzeuge darauf angewiesen, auf dem offenen Strom unter Zuhilfenahme einer Festmachetonne zu schwoien, was bei der oft sehr starken Strömung vor dem Freihafen mit großen Schwierigkeiten und Gefahren verbunden ist. Außerdem verursacht auch die Unterhaltung der Wendestelle auf der Weser infolge der oft erforderlichen Baggerungen nicht unbedeutende Kosten. Allen diesen Übelständen hilft der neue Wendeplatz bestens ab. Die Schiffe können dort in stillem Wasser bequem drehen und je nach ihrer Bestimmung in das im Werfthafen noch innerhalb des Freibezirks zu verankernde Schwimmdock der Aktien-Gesellschaft »Weser« oder durch den provisorischen Zufahrtskanal in das neue Hafenbassin einlaufen. Bemerkt sei noch, daß später im Vorhafen an der Innenmauer der Nordmole, nahe der Einfahrt ein schwimmendes Zollponton verankert wird, um von dort aus die Zollkontrolle zu Wasser wahrzunehmen.

An den Vorhafen schließt sich unmittelbar der etwa 1200 m lange und vorne 140 m breite **Werfthafen der Aktien-Gesellschaft »Weser«** an, dessen vorderer Teil noch im Zollinlande belegen ist, während das dazu gehörige Reparaturbassin im Zollauslande liegt. An der Einfahrt des Westhafens erhält das oben erwähnte Schwimmdock, das zurzeit noch auf dem Helgen der neuen Werft liegt und Mitte September zu Wasser gelassen werden soll, seinen Liegeplatz. Die Ausbaggerung der Liegestelle erforderte den Umbau eines großen Baggers, da keiner der Bagger ohne weiteres im stande war, die erforderliche Tiefe bis zu 15.5 m herzustellen. Die Dockliegestelle ist dieser Tage fertiggestellt. Sie allein beanspruchte eine Bodenbewegung von nicht weniger als 450 000 cbm, von denen 107 000 cbm auf die Tiefe von —.8 bis 15.5 m Br. N. entfallen.

In unmittelbarer Nähe der Dockliegestelle wird die Aktien-Gesellschaft »Weser« an der Ostseite des Werfthafens eine Reparaturwerkstätte errichten, an welche sich in nördlicher Richtung zwischen der Weser und Gröpelingen dann die neuen Längshelgen und die umfangreichen Werkstätten für den Betrieb des Schiffbaus, des Maschinenbaus, der Kesselschmiede, der Gießerei usw. anschließen. Die Größe und die allen modernen Anforderungen entsprechende Einrichtung der neuen Etablissements werden der A.-G. »Weser« gestatten, mit den übrigen großen deutschen Werften in — wie wir hoffen — erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Die Abteilung Schiffbau hat ihren Betrieb schon vor längerer Zeit in den neuen weiten Werkstätten eröffnet. Die übrigen Ressorts werden gegen Ende dieses oder zu Anfang des nächsten Jahres nach und nach folgen.

Was dann die weiteren Arbeiten in der nächsten Umgebung des Vorhafens betrifft, so ist man an der nordöstlichen Seite des Vorhafens jetzt mit der Herstellung des Liegeplatzes für die Winterlage von zehn bis zwölf größeren Fahrzeugen beschäftigt. Ein solcher Winterliegeplatz hat sich als außerordentlich notwendig erwiesen, da jetzt den auflegenden Schiffen dauernd wegen Mangels an Raum nur selten ein fester Liegeplatz in den vorhandenen Häfen angewiesen werden kann und sie häufig verholen müssen, um Schiffen, die an der Kaje löschen oder laden wollen, Platz zu machen. Der Liegeplatz erhält eine Fläche von 190 m im Quadrat bei einer Sohlenlage von etwa 6.5 m unter Bremer Null. Seine Anlage arbeitet der für später geplanten Erweiterung des Holz- und Fabrikenhafens vor, da er im Areal der künftigen Erweiterung des Bassins III liegt.

Während man in den letzten Jahren einerseits bemüht war, neue Hafenbecken künstlich zu schaffen, mußten andrerseits alte Anlagen, die jahrelang dem Schiffsverkehr gedient hatten, beseitigt werden. Wie der schon erwähnte Winterhafen mußte auch die frühere Einfahrt zum Holz- und Fabrikenhafen dem geplanten Rangierbahnhofe weichen. Die alte Einfahrt ist zugeschüttet worden. Seit dem vorigen Jahre nehmen die Schiffe ihren Weg durch den neuen Zufahrtskanal, den später auszubauenden unteren Teil des Bassins II. Dieser Kanal ist zurzeit so weit hergestellt, wie es erforderlich ist, um großen Schiffen die ungehinderte Durchfahrt zum Holz- und Fabrikenhafen und zum oberen Teile des neuen Bassins zu gestatten. Er hat eine Sohlenbreite von etwa 70 m und eine Tiefe 8 m. Die Erdböschungen bleiben vorläufig unbefestigt liegen. Bei der Einfahrt zum Holz- und Fabrikenhafen verbreitert sich der Kanal, um den nach dem Holzhafen bestimmten Schiffen eine sichere Wendung zu ermöglichen.

(Schluß folgt.)

Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwickelung.

(Fortsetzung.)

Von den Torpedofahrzeugen ausgehend, hat Parsons seine Dampfturbine auf einer Zahl von schnellaufenden Passagierdampfern für die Küsten- und Kanalfahrt in Betrieb gesetzt, und ist man bereits dazu übergegangen, sowohl kleine Kreuzer als auch große transatlantische Fracht- und Passagierdampfer mit Turbinenantrieb auf Stapel zu setzen. Wenngleich die hervorragendste Eigenart der Dampfturbine, die hohe Umlaufszahl der Antriebswelle, anfänglich ihre Verwendung als Schiffsmotor erschwerte und folgerichtig dazu führte, zunächst Schiffsmaschinentypen mit an und für sich hohen Tourenzahlen zu ersetzen, so hat doch die fortschreitende Technik durch Verlängerung der Turbine bereits Wege gefunden, ihre Umdrehungszahl zu verringern und dieselbe auf diese Weise den verschiedenen Schiffstypen sachgemäß anzupassen. Während hiernach die Dampfturbine infolge ihrer Konstruktionsgrundlagen in der günstigen Lage sich befindet, für alle wünschenswerten Tourenzahlen bis zu den höchsten eingerichtet werden zu können, je nachdem es der Schiffstyp oder der Propeller erfordert, ist für die Kolbenmaschine bereits eine Grenze nach obenhin gezogen, über welche hinauszugehen die Sicherheit des Betriebes nicht gestattet, und so kann die Dampfturbine mit Recht als der Schiffsmotor der Zukunft hingestellt werden, zumal sie auch mit Bezug auf ein geringes Eigengewicht und die Vervollkommnung des ökonomischen Betriebes die Kolbenmaschinen in den Schatten zu stellen berufen ist.

War es doch zunächst das geringe Eigengewicht, welches der Dampfmaschine als Aushängeschild für ihre Einführung diente. Die Gewichtsersparnis der Parsons-Turbine gegenüber der Kolbenmaschine beträgt für große Maschinenanlagen 25 bis 33 v. H., und zwar allein für die Maschinenanlage nebst Wellen und Schrauben. Hierbei ist namentlich mit Bezug auf die Festigkeit des Schiffsrumpfes nicht zu unterschätzen, daß die Gewichte der auf den freitragenden Wellen sitzenden Schrauben wegen der verhältnismäßig kleinen Durchmesser wesentlich kleiner ausfallen konnte.

Die hohen Umlaufszahlen der Turbine und die hierdurch bedingten kleineren Schraubendurchmesser machten freilich anfänglich die Anordnung von zwei Propellern auf einer Welle erforderlich, um den nötigen Propellerschub zu erhalten. Durch eingehende planmäßig und wissenschaftlich geleitete Versuche wußte jedoch Parsons praktische Konstruktionsverhältnisse zu finden, wenngleich auch manche Verbesserungen gelegentlich der Probefahrten kleineren Zufälligkeiten zu verdanken sind. So können die Probefahrten der englischen Dampfjacht »Emerald«, welche mit drei Dampfturbinen von Parsons ausgerüstet ist und als erstes Turbinenfahrzeug bereits den Ozean durchquert hat, in dieser Beziehung als lehrreiches Beispiel gelten. Die drei Schiffswellen waren anfänglich mit fünf Schrauben versehen, eine Schraube auf der Mittelwelle und je zwei Schrauben auf den Seitenwellen. Die vorderen Schrauben der Seitenwellen verursachten nun wegen ihrer Lage in der Nähe des Schiffsrumpfes ein unangenehmes Geräusch. Als man sich dann entschlossen hatte, dieselben zu entfernen, war nicht allein das Geräusch verschwunden, sondern auch die Geschwindigkeit hatte zugenommen. Dieses Vorkommnis erinnert unwillkürlich an eine der ersten Fahrten von Smith im Jahre 1834 mit seiner hölzernen Schiffsschraube, bestehend aus einer Spirale mit zwei vollständigen Umgängen, bei welcher die Schraube durch Berühren eines harten Gegenstandes die halbe Länge einbüßte und hierdurch dem Boot plötzlich eine weit schnellere Fahrt verlieh.*) Wie dieser Zwischenfall dazu beitrug, die Entwicklung der Schiffsschrauben zu fördern, so steht zu erwarten, daß bei allgemeinerer Einführung der Dampfturbine als Schiffsmotor eine günstigere Ausnutzung der Schraubenpropeller und eine vielseitigere Anpassung derselben an die mannigfachen Schiffsformen zu erzielen sein wird.

Trotz der hohen Umlaufszahlen ist nun die Sicherheit des Betriebes wegen der fehlenden Massenbeschleunigungen und weil überhaupt nur wenig bewegte Teile vorhanden sind, eine größere als bei den Kolbenmaschinen, und die Wahrscheinlichkeit einer Maschinenhavarie ist wesentlich geringer. Aus denselben Gründen und unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Turbine keine schleifenden Teile wie die Kolbenmaschine besitzt, so daß ein Schmieren derselben mit Öl fortfällt, erfordert die Dampfturbine eine wesentlich einfachere Bedienung und demzufolge ein geringeres Maschinenpersonal. Das Bestreben, die gesamte Maschinenkraft auf eine größere Zahl von Schraubenwellen zu verteilen, wird sich daher ohne Vermehrung des Bedienungspersonals ermöglichen lassen, und die wirtschaftlichen Gründe, welche seinerzeit die Einführung der Zweischraubenschiffe wegen des vermehrten Maschinenpersonals verzögerten und welche bisher das Dreischraubensystem für die transatlantischen Schnelldampfer zum Teil ausgeschlossen haben, treten daher bei Anwendung von Dampfturbinen nicht in Erscheinung. Einen weiteren bedeutenden Vorteil bietet die Dampfturbine namentlich für große Maschinenanlagen dadurch, daß wegen des Wegfalls der wechselnden Massenkräfte ein außerordentlich gleichmäßiger, stoßfreier Gang gewährleistet und wird infolgedessen die bei den modernen Schnelldampfern oft recht störend auftretenden heftigen Erschütterungen des Schiffskörpers fortfallen. Es steht daher zu erwarten, daß namentlich die Verbände des Hinterschiffs bei Turbinenantrieb nicht der Verstärkungen bedürfen, wie sie sich bei den Schnelldampfern mit Kolbendampfmaschinen als notwendig erwiesen haben, und so wird man wiederum an eine geringe Herabminderung des Eigengewichtes des Schiffskörpers herantreten können. Die gelegentlich des Auseinanderbrechens des Torpedozerstörers »Cobra« aufgetretenen Anschauungen, daß die gyroskopische Wirkung der mit bedeutender Schwungkraft behafteten Dampfturbinen eine Ablenkung des Schiffes von seiner Fahrtrichtung erschwert und hierdurch der Wogenanprall der See die Schiffsverbände in erhöhtem Maße beanspruchen kann, haben eine durchschlagende Beweiskraft nicht erhalten. Die gyroskopische Wirkung der Turbinen könnte im Gegenteil für die gewaltigen Ozeanriesen mit ihrer bedeutenden Masse und demnach großen lebendigen Kraft bei hoher Geschwindigkeit nur vorteilhaft wirken, da hierdurch ein besseres Kurshalten erleichtert und demnach die Ozeanfahrt in möglichst gerader Linie zurückgelegt werden kann,

Während hiernach die Dampfturbine mit Bezug auf die Steigerung der Maschinenkräfte die der Kolbendampfmaschine gezogenen Grenzen leicht überschreiten kann, so gestatten auch mit Bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes ihre Konstruktionsgrundlagen weitere Verbesserungen. Bemerkenswert ist zunächst das hohe Expansionsverhältnis, welches bei dem Turbinendampfer »Queen« bereits auf 1 : 125 gestiegen ist, während die vierfache Expansionsmaschine nur mit einem Verhältnis von 1 : 18 rechnen kann. Die Ersparnis an Betriebspersonal sowie an Maschinenöl zum Schmieren ist bereits erwähnt. Durch den Fortfall der Schmierung mit Ausnahme der beiden Wellenlager gelangt ferner kein Fett in den Kondensator und in den Dampfkessel, und die hierdurch entstehenden Belästigungen des Betriebes hören auf. Aus demselben Grunde sind die Turbinen vorzüglich für den Betrieb von Heißdampf geeignet und stehen daher noch mannigfache Wege zur Verbesserung der Ökonomie des Turbinenbetriebes offen. Auch die geringere Raumbeanspruchung der Dampfturbine gegenüber

*) Rühlmann, Allgemeine Maschinenlehre, Berlin 1902.

der Kolbenmaschine läßt sich wirtschaftlich namentlich für die Schnelldampfer durch Vermehrung der Unterkunftsräume für Passagiere ausnutzen im besonderen, weil durch die niedrige Bauart der Turbinen die Decks oberhalb der Maschinenräume fast vollkommen für Kammern und Wohnräume gewonnen werden. Wie groß der Wert an Decksfläche bei den Schnelldampfern sein kann, ergibt nach Mc. Kechnie*) nachstehende Zusammenstellung der Passageeinnahmen für 1 qm Decksfläche eines modernen Schnelldampfers für jede Reise

*) Review of Marine Engineering during the last ten years. Engineering 1904 II. S. 304.

Promenadendeck	68 ℳ
Brückendeck	55 »
Hauptdeck	36 »
Zwischendeck	35 »

Die durchschnittliche Jahreseinnahme für alle vier Decks ohne Berücksichtigung der Schächte für Maschinen- und Kesselräume beläuft sich demnach bei 15 Doppelreisen auf 5820 ℳ pro qm Decksfläche, welche den Konstrukteur dahin führen muß, alle toten Räume auf ein Mindestmaß zu beschränken.

(Fortsetzung folgt.)

Mutmaßliche Ursachen der häufigen Schiffsstrandungen an der finnischen Küste.

Zu den auf das obige Thema bezüglichen Ausführungen des Herrn Kapt. Lübcke auf S. 370/72 äußert sich Herr Kapt. *C. G. Boese*, Führer des Danziger Dampfers »Elfie« in nachstehender Weise:

»Sicher verdient es in Schiffahrts- und Handelskreisen ebenso Beachtung wie Anerkennung, wenn jemand zur Verhütung von Seeunfällen, zur Sicherung von Leben und Gut in warnender oder belehrender Weise öffentlich die Stimme erhebt, umsomehr noch, wenn es, wie hier, in sachgemäßer Weise und von fachmännischem Standpunkte aus geschieht. Es sollen meine hier dargelegten Beobachtungen deshalb keine Abschwächung, sondern mehr noch eine Ergänzung bestehender und mit Recht gerügter Übelstände sein. Selber bald 50 Jahre im Seeschiffahrtsdienst stehend, darunter über 30 Jahre als Kapitän und Schiffsführer, habe ich besonders in den letzten Jahren recht häufig Gelegenheit gehabt, auf finnischen Häfen zu fahren und hierbei sowohl die Gefahren der dortigen klippenreichen und oft nebligen Küstengewässer, wie auch die finnischen Lotsen in der Ausübung ihres schwierigen Dienstes aus eigener Anschauung mehr wie oberflächlich kennen zu lernen. Wenn ich auch über ihre Herstammung, ihre Gehaltsverhältnisse und ihre nötigen und unnötigen Nebenbeschäftigungen nicht unterrichtet bin und deshalb auch nicht beurteilen kann, ob diese Gründe ihre Leistungsfähigkeit beeinflussen, so muß ich doch zur wohlverdienten Anerkennung dieser Leute aus Erfahrung sagen, daß sie mir zum mindesten stets als gute und zuverlässige Wegweiser gedient haben, die das Fahrwassers ihres Reviers recht gründlich kannten. Ich hatte besonders in diesem und dem verflossenen Jahre immer nur junge und intelligente Lotsen, die neben ihrer Gewandheit zur Sicherheit des Schiffes sogar eine gewisse Ängstlichkeit in ihrem Dienste verrieten. Zur Navigierung allerdings habe ich ihnen nie Gelegenheit gegeben, weil ich, da mein Schiff auch nur mit einem, wenn auch tüchtigen Steuermann ausgerüstet ist, meine Wache regelmäßig selber gehe und bei schwieriger Passage noch außerdem auf der Kommandobrücke bin.

Sicherer und besser würde es freilich sein, wenn die Kronlotsen in der Navigation auch zuverlässig wären oder es in Zukunft würden; denn die empfohlenen russischen Spezialkarten mögen ja recht gut sein, aber wie viele nicht russische Kapitäne können die denn lesen? Wir sind also tatsächlich auf die Wegweiserdienste der Lotsen angewiesen, auch wenn wir gute russische Karten und selbst zwei oder drei Steuerleute an Bord haben. Eine Besserstellung im Gehalte und falls damit auch zugleich eine Verbesserung des Beamtenmaterials zu schaffen wäre, auch diese, würden also durchaus im Interesse der Schiffahrt liegen, wenn nicht schon die Tatsache, daß in neuester Zeit die alten Lotsen vielfach durch jüngere, selbstbefahrene, ersetzt worden sind, als eine Verbesserung gelten muß.

Was im anderen Punkte von Herrn L. als ein Grund für die zahlreichen Strandungen daselbst angeführt wird, daß die Seezeichen nicht rechtzeitig ausgelegt und nicht häufig genug revidiert werden, ist sicher in vollem Umfange zu unterschreiben, wenn nicht vielleicht doch ein bischen zu viel Schwarzseherei dabei sein sollte. Würden die Lotsen die Seezeichen gleich ausbringen oder die vertriebenen alten richtig legen, wenn die erste Bewegung des Eises beginnt, so würden diese trotz der sorgfältigsten Kontrolle doch nicht mehr ganz zuverlässig sein können, als bis die Küstengewässer wenigstens der Hauptsache nach eisfrei wären. Einem täglichen Richtiglegen könnte in dieser Zeit auch ein tägliches Vertreiben auf dem Fuße folgen und dann ist ein Schiffsführer meiner Meinung nach immer noch besser dran, wenn er mit einer sicheren Unzuverlässigkeit als mit einer unsicheren Zuverlässigkeit zu rechnen hat. Eine Kontrolle der Lotsen wieder im kontrollieren der Seezeichen findet meiner Kenntnis nach außerdem auch noch häufiger seitens der russischen Regierung statt. Übrigens richten sich die finnischen Lotsen außer und neben ihren Seezeichen auch vielfach nach Landzeichen.

Nicht stark genug kann dagegen die unumstößliche Tatsache betont werden, daß Mangel an tüchtigen Offizieren die Fahrten in der Ostsee überhaupt und in jenen gefährlichen Gewässern ganz besonders erschwert und daß hierin wohl bisweilen ein Grund zu Katastrophen zu suchen ist. Daß dieser Mangel an Steuerleuten hier in Danzig und auch in anderen Ostseehäfen besteht, beweisen noch täglich die Schwierigkeiten, wenn ich nicht Unmöglichkeiten sagen will, die sich ergeben, wenn Krankheit oder andere Gründe einen Ersatz bedingen, wenn in solchen Fällen überhaupt Material vorhanden ist, so sind es zumeist unkundige oder abgenutzte Leute, die jahrelang nicht mehr gefahren haben, auf Dampfern überhaupt oft nicht. Ich selber mußte in einem solchen Falle im vorigen Jahre einen 62jährigen Mann, der 12 Jahre nicht mehr auf See und auf einem Dampfer nie tätig gewesen war, als Steuermann nach Finnland mitnehmen, weil kein anderer zu bekommen war. Dieser 62 jährige mußte dazu noch aus einem anderen Ostseehafen verschrieben werden. Selbst die Behauptung des Vorsitzenden vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg, daß genügend Offiziere auch für Ost- und Nordsee vorhanden seien und das freundliche Anerbieten, solche abzugeben, wenn man sich nur an ihn wenden wolle, kann da nicht Wandel schaffen. Die besten geben diese Herren sicher nicht ab und diejenigen, die dort nicht brauchbar sind, wo sie nicht einmal Handarbeit zu tun haben, sind es hier, wo ihrer solche wartet, erst recht nicht. Der Versuch ist übrigens bereits gemacht worden und hat meine Annahme durchaus bestätigt.

Wohl aber ist der Vorschlag des Herrn L., die großen hamburgischen Dampfer-Kompagnien möchten eine Anstellung der Offiziere auf ihren Schiffen davon abhängig machen, daß der betreffende Offizier entweder, wie das früher Sitte war, bis zum Schifferexamen auf Segelschiffen gefahren sein mußte, oder, da solches jetzt ja nicht mehr durchführbar, von nun ab auf Dampfern der Nord- und Ostsee als Steuermann gewesen sein muß, in vollem Umfange geeignet, bessere Verhältnisse zu schaffen, sowohl für die Reedereien der Ost- und Nordsee,

als auch für die großen Nordsee-Reedereien. Letztere würden sich einen Stamm allerbester Offiziere heranbilden können, die gründlich arbeiten und darum auch tüchtig kommandieren gelernt hätten, und erstere würden ihre Schiffe ausreichend mit brauchbaren Steuerleuten besetzen können und nicht mit ihrer heutigen mangelhaften und unzureichenden Offiziersbesatzung die Gefahren vermehren helfen, die ohnehin schon genügsam aus mancherlei anderen Gründen für das Leben braver Seeleute und für das Eigentum solider Kaufleute bestehen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die kürzlich bei Blohm & Voß, Reiherstiegschiffswerfte und Howaldtswerke aufgegebenen von uns einzeln erwähnten **drei Dampfer** werden für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Doppelschraubenschiffe von je 83 × 11,5 × 3,66 m, 2600 t Tragfähigkeit und mit Maschinen von je 1200 i. HP. gebaut. Diese drei Dampfer sollen, wie »Hamb. Nachr.« und »Frankf. Ztg.« mitteilen, in der brasilianischen Küstenfahrt Verwendung finden, steht doch die Gründung einer brasilianischen Küstenschiffahrts-Gesellschaft auf Aktien bevor: durch die Hamburg-Amerika Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Firma Theodor Wille & Co. in Hamburg und Santos, zusammen mit einigen brasilianischen Häusern.

* * *

Den Stettiner »Oderwerken« ist von der Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, G. m. b. H., Stettin, der Bau eines neuen **Doppelschrauben-Post- und Passagierdampfers** von 76 × 10,3 × 6,65 m, zwei Dreifach-Expansionsmaschinen von 2500 i. HP. übertragen worden. Der Dampfer wird für etwa 1500 Personen Raum bieten und soll den Passagierverkehr nach den Ostseehäfen und den Postverkehr nach Schweden vermitteln.

* * *

Stapelläufe.

Am 26. August lief für die Hamburg-Amerika Linie vom Bremer Vulkan, Vegesack, der Passagier- und Frachtdampfer **»Sarmatia«** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 430' × 52' 6" × 30'; bei 25' 6" Tiefgang, 8000 t Tragfähigkeit. Zum Betriebe dient eine dreifache Expansionsmaschine von 3000 ind. Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von zwölf Knoten erteilen soll. Den Dampf liefern drei Hauptkessel mit 16 Atmosphären Arbeitsdruck und Howdens Gebläse, ferner ein Hilfskessel mit 16 Atmosphären Arbeitsdruck und natürlichem Zug. Zur Beförderung einer Anzahl Zwischendecker werden die nötigen Vorkehrungen getroffen. Elektrische Beleuchtung in allen Räumen, Kühlanlage, die erforderlichen Hilfsmaschinen und Apparate, Lösch- und Ladevorrichtungen werden nach den neuesten Erfahrungen konstruiert und eingebaut.

* * *

Am 26. August lief für die Hamburg-Amerika Linie von der Reiherstiegschiffswerfte, Hamburg, der Passagier- und Frachtdampfer **»Polynesia«** (Nr. 414) glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 410' × 45' 6" × 31' 6"; bei 25' Tiefgang 7000 t Tragfähigkeit. Einrichtungen für 41 Passagiere erster Klasse, 28 zweiter und 40 dritter werden eingebaut. Die dreifache Expansionsmaschine soll eine Leistungsfähigkeit von 2800 indizierten Pferdekräften erhalten, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11½ Seemeilen pro Stunde geben soll.

* * *

Probefahrten.

Der von den Howaldtswerken für die Dampskibsselskab Kjöbenhavn, Kopenhagen, neu erbaute Frachtdampfer **»Livonia«** (Bau-Nr. 413) machte am 24. August seine kontraktliche Probefahrt in der Kieler Bucht, bei welcher durchaus befriedigende Resultate erzielt wurden. Die kontraktliche Geschwindigkeit von 9½ Knoten wurde wesentlich übertroffen. Das Schiff mißt: 284' × 42' × 21' 5½"; Tragfähigkeit 3300 t auf 17' 8½".

* * *

Der dritte von den Howaldtswerken für die Kaiserlich Türkische Mahsousseh-Gesellschaft erbaute Passagier-Raddampfer **»Basra«** machte am 25. August seine kontraktliche Probefahrt, welche in jeder Beziehung glänzend verlief. Das Fahrzeug erreichte eine Geschwindigkeit von 14¾ Knoten, anstatt 14, wie kontraktlich abgemacht, und wurde unverzüglich von der Abnahme-Kommission übernommen.

* * *

Am 25. August machte der für Rechnung der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer **»Moltkefels«** seine Probefahrt, die in jeder Hinsicht zufriedenstellend war. Die Hauptabmessungen des Dampfers, der von Herrn Kapitän M. v. Freeden geführt wird, sind: 405' × 53' 2" × 31' 2"; Tragfähigkeit ca. 7200 t.

* * *

Der auf der Werft der Aktiengesellschaft »Weser« in Bremen erbaute Neptundampfer **»Pallas«** machte am 28. d. M. seine Probefahrt weserabwärts. Auf der Fahrt bis Bremen und zurück bewährten Schiff und Maschine sich aufs beste. Die kontraktlich vereinbarte Geschwindigkeit wurde mit 9½ Meilen überschritten.

Unter der Firma **»Eiderwerft A.-G. Tönning«** wird die bekannte Werft von Schömer & Jensen in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Mk. 1 800 000 Aktien und Mk. 1 000 000 4 pCt. Obligationen umgewandelt.

* * *

Der erste transatlantische Turbinendampfer, die »Victorian« für die Allan Line ist am 25. August von Workman, Clark & Co. in Belfast vom Stapel gelassen. Ein Schwesterschiff für dieselbe Reederei wird bekanntlich gegenwärtig an der Clyde gebaut. »Victorian« mißt 540' × 60' × 40' 6" bei 12 000 t Tragfähigkeit. Für 1300 Passagiere sollen Einrichtungen geschaffen werden. Die Maschine, eine Hochdruck- und zwei Niederdruck-Turbinen, soll drei Schrauben in Bewegung setzen, mit 270 bis 300 Umdrehungen in der Minute. Die mittlere Schraube, die wie beim Einschraubenschiff eingebaut ist, wird durch die Hochdruckturbine getrieben, die beiden anderen durch die beiden Niederdruckturbinen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Ausgleichsverhandlungen zwischen den am Nordatlantischen Tarifkrieg beteiligten Schiffahrtsgesellschaften haben am 29. August in Frankfurt begonnen. Das Ergebnis wird vorläufig geheim gehalten. Vertreten sind: Die Hamburg-Amerika Linie durch Generaldirektor Ballin, der Norddeutsche Lloyd durch Präsident Geo Plate und Generaldirektor Dr. Wiegand, die Cunard Line durch Lord Inverclyde und A. F. Moorhouse, die White Star Line durch die Herren J. B. Ismay und H. A. Sanderson, die Holland-Amerika Linie durch die Herren Jonkheer O. und Jonkheer J. G. van Reuchlin und van der Toorn, die Compagnie Générale Transatlantique durch Ch. Tattet, die Ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft Adria durch Hofrat Emil Kuranda und die Red Star Line durch Eduard Straßer. — Nachträglich wird bekannt gegeben, daß die Verhandlungen nicht zum Abschluß gebracht sind, sie ergaben jedoch beiderseits die Geneigtheit zu einem angemessenen Vergleich. Lord Inverclyde nahm auf seine Kompromißvorschläge die Antwort der verbündeten Gesellschaften entgegen, die nunmehr von der Cunard-Linie geprüft werden wird.

* * *

Der auf dem Eiderleuchtfeuerschiff eingerichtete Eisnachrichtendienst ist aufgehoben, da ein dringendes Bedürfnis hierfür nicht vorhanden ist.

* * *

Der preußische Handelsminister hat an die Regierungspräsidenten der Seeschiffahrtsbezirke eine Verfügung erlassen, die die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen bis zum Erlaß der in Aussicht genommenen Ausführungsanweisung zu einer diese Untersuchung regelnden Bekanntmachung des Reichskanzlers ordnet.

* * *

Im Kaiser Wilhelm-Kanal wird die Schiffahrt für Handelsschiffe vom 4. September Nachmittags bis 6. September Vormittags und voraussichtlich auch am 10. und 11. September wegen der Durchfahrt der Schlachtflotte behindert sein.

* * *

Die Deutsche Seewarte fordert zur Beteiligung an der in der Zeit vom 29. Oktober 1904 bis zum 17. April 1905 stattfindenden 28. Wettbewerb-Prüfung für Marine-Chronometer auf. Als letzter Tag für die Anmeldung ist der 22. Oktober und für die Einlieferung der Instrumente der 27. Oktober festgesetzt. Vom Reichs-Marine-Amt sind für Chronometer deutscher Arbeit, die die Bedingungen der I. Klasse erfüllt haben, sechs Prämien im Betrage von 1200 Mk., 1100 Mk., 1000 Mk., 900 Mk., 800 Mk. und 700 Mk. ausgesetzt worden. Als Gegenleistung für diese Prämienzahlung nimmt das Reichs-Marine-Amt das Recht in Anspruch, Chronometer nach seiner Auswahl zu bestimmten Preisen kaufen zu können.

* * *

Die technische Hochschule in Danzig soll am 3. oder 4. Oktober in Gegenwart des Kaisers feierlich eingeweiht werden.

* * *

Im Fahrwasser der Elbe zwischen Pagensand und Brunshausen ist ein flacher Ausläufer des Sandes »Hungriger Wolf« aufgefunden. Er erstreckt sich von der Tonne 5/6 in südwestlicher Richtung etwa 50 Meter in das Fahrwasser und hat in der Linie der Staadersand-Bassenfleth-Feuer nur 3 Meter geringste Tiefe bei niedrig Wasser.

* * *

Am 30. August fand ein Truppentransport von 145 Mann mit Dampfer »Alexandra Woermann« von Hamburg nach Swakopmund statt.

* * *

Ausland.

In London hat eine Versammlung des Vorstandes der Internationalen Segelschiffsreeder-Union stattgefunden, in der beschlossen worden ist, die festgesetzten Minimalraten unverändert zu lassen. Die englischen Vertreter stimmten mit den übrigen darin überein, daß die »Politik der Festigkeit« weiter befolgt werden müsse.

* * *

Bei dem nach der Kollision mit dem deutschen Dampfer »Commercial« in der Nähe von Hven gesunkenen Schoner »Ester« aus Barseback ist eine Wrackboje ausgelegt worden. Da eine Bergung des Schiffes kaum möglich sein dürfte, wird das im Fahrwasser liegende Wrack wohl demnächst durch Sprengung beseitigt werden.

* * *

Die ungarische Regierung veröffentlicht die angekündigten Kampfausfuhr-Tarife der Ungarischen Staatsbahn gegen die »Italia« zu Gunsten der »Adria«.

* * *

Gegen den Führer des untergegangenen Dampfers »Norge« und gegen die Leitung der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft wurde am 29. August die gerichtliche Verfolgung eingeleitet, damit durch Urteil der See- und Handelsgerichte entschieden werde, ob die Genannten durch Vernachlässigung ihrer Pflicht das Unglück verschuldet oder vergrößert haben.

* * *

Eine englische Zeitung veröffentlicht eine Liste aller Durchsuchungen und Konfiskationen, welche die russischen Schiffe bisher vorgenommen haben. Danach partizipieren an den insgesamt 103 Fällen England mit 39 und Deutschland mit 7 Schiffen. Vergleicht man, so schreibt die »N. Hamb. Börsenhalle«, die deutsche und die britische Handelsflotte dem Tonnengehalte und der Anzahl der Dampfer nach, so war die Störung des deutschen Seehandels durch die Russen bisher prozentualiter schwerer als die des englischen.

* * *

In der Ausstandsbewegung in Marseille hat sich wenig geändert. Auf der einen Seite einige Arbeitswillige, auf der anderen der Wille, nur dann auf Verhandlungen einzugehen, wenn dadurch Aussicht auf dauernden Frieden gegeben ist. Nach einer Depesche, die in der Tagespresse die Runde gemacht hat, soll der Marineminister Pelletan angeblich (?) die Absicht haben, den beteiligten Schiffahrts-Gesellschaften eine Entschädigungszahlung von täglich 1500 Franks aufzuerlegen, so lange sie nicht den Postdampferdienst wieder aufnehmen.

Prüfungswesen. In der *Seefahrtschule in Bremen* wird am Montag den 19. September, Vorm. 9 Uhr, eine *Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt*, sowie am Donnerstag, den 22. September, Vorm. 9 Uhr eine *Prüfung zum Seesteuermann* beginnen. Anmeldungen sind unter Einreichung der erforderlichen Nachweise für die erstere bis zum 16. Septbr., für die letztere bis zum 19. September an den Vorsitzer der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling, zu richten.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Juli 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1345	mit	375 269	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1972	»	70 058	»
Leichterfahrzeuge	269	»	60 066	»
Zus.	3586	»	505 993	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	1019	Fahrzeuge	mit	179 008	t N.-R.
belgischer	»	8	»	»	3 750	»
britischer	»	53	»	»	46 485	»
dänischer	»	98	»	»	43 980	»
schwedischer	»	77	»	»	21 307	»
norwegischer	»	31	»	»	17 295	»
französischer	»	5	»	»	2 601	»
russischer incl. finn.	»	37	»	»	35 081	»
niederländischer	»	11	»	»	21 842	»
div. Flaggen	»	6	»	»	3 920	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	3418	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	36	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	43	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	10	»	59	»
» » » 7,0—8,5 » »	13	»	26	»
» Schleppzüge	14	»	18	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	20	Min.
	ausgehend:	15	»
in Holtenau	eingehend:	19	»
	ausgehend:	15	»

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit	272	Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	222	»

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 15 Tagen.

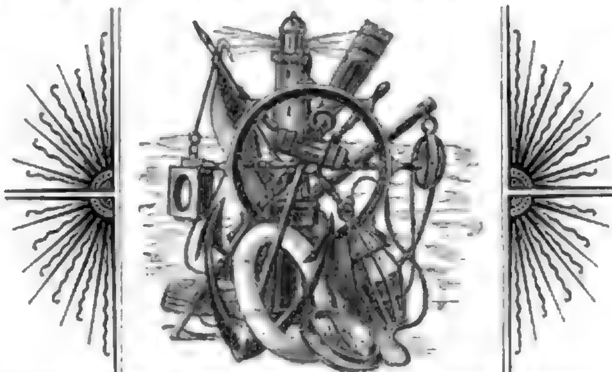
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Schiffsoffiziere auf Tourendampfern in der Nord- und Ostsee.

Hierzu schreibt der stellvertretende Vorsitzende des Seeschiffer-Vereins »Stettin«, Herr Kapt. *R. Totte:*

»Unter Vereinsnachrichten Seite 399 der »Hansa« wird von dem Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in der am 4. August d. J. abgehaltenen Versammlung für die in der Tourfahrt der Nord- und Ostsee beschäftigten Dampfer außer dem Kapitän zwei Steuerleute anzustellen beantragt Auf dem diesjährigen Verbandstage wurde dieser Antrag von dem erwähnten Verein eingebracht und kommt, da er abgelehnt wurde, wohl 1905 wieder auf die Tagesordnung.

Zur Begründung des Antrages wird auf Seite 399 der »Hansa« ausgeführt: 1) Daß der Kapitän sowohl als der I. Steuermann auf diesen Fahrten in unmenschlicher Weise überanstrengt werden und die Sicherheit der Schiffe hierdurch gefährdet sei, auch daß Strandungen hervorgerufen seien, weil auf diesen Dampfern nur ein Offizier an Bord sei. 2) Daß eine Ermäßigung der Versicherungsprämie, wie Herr Kapt. Lübcke ausführt, in Aussicht gestellt würde, falls auf diesen Dampfern außer dem Kapitän statt einem zwei Offiziere an Bord seien. 3) Daß der vorerwähnte Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Niemandem raten wird, auf Nord- und Ostseedampfern zu fahren.

Hierauf erwidere ich: Zu 1) Eine Überanstrengung der Kapitäne und Offiziere in den Nord- und Ostseetourfahrten wird ja immerhin vorkommen und wird auch für den Kapitän nicht ausbleiben, selbst wenn derselbe statt einem Offizier zwei an Bord hat.

In welchem Betriebe kommt es denn nicht vor, daß hin und wieder der Geschäftsleiter resp. der Geschäftsinhaber über seine Kraft arbeiten muß? Wie haben die Kapitäne und Offiziere der Segler in den Nord- und Ostseefahrten ihren Posten überstanden, wo sie oft ganze Wachen Segel reffen und das Schiff lenz halten mußten? Wenn von einer Überanstrengung die Rede sein konnte, so war diese sicherlich auf Seglern der Nord- und Ostseefahrt vorhanden. Bei unsern heutigen Dampfern, die fast garkeine oder nicht in Betracht kommende Segel haben, fällt der Segeldienst ebenso wie das Lenzhalten des Schiffes fort.

Das Löschen und Laden wird mit wenigen Ausnahmen von Stauern besorgt. Wie war das früher? Da mußte der Steuermann als erster Mann voran und nicht allein bei Holzladungen den Pinscher handhaben, sondern womöglich noch die Kette schleppen. Wenn heute ein Steuermann, der auf einem Dampfer fährt, auf einen solchen Segler gehen sollte, so würde er so lange ihm noch eine Stelle auf den Tourdampfern offen bleibt, die Stelle auf dem Segler nicht annehmen.

Was die Sicherheit des Schiffes anbetrifft, so ist es für den Kapitän eines Nord- und Ostsee-Tourendampfers ganz gleich, ob er einen oder zwei Offiziere an Bord hat; denn schließlich ist der Kapitän doch der verantwortliche Redakteur und muß bei diesen Fahrten in den engen Gewässern doch mehr oder weniger, je nachdem das Wetter ist, auf Deck sein. Wenn gesagt wird, daß viele Strandungen dadurch veranlaßt sind, daß nicht genügend Offiziere an Bord der betreffenden Dampfer waren, so möchte ich demgegenüberhalten, daß in Seeamtsverhandlungen dies meines Wissens noch nicht zum Ausdruck gekommen ist und daß auch Dampfer mit 3 und 4 Offizieren an Bord gestrandet sind. Ich erinnere nur an einen Schnelldampfer, der im Großen Belt bei zwar nicht ganz sichtigem aber doch freisichtigem Wetter auf Grund lief und schwere Havarie erlitt. Solche Fälle könnte ich noch mehrere anführen und ist hiermit der Beweis erbracht, daß der Strandungsgrund der Nord- und Ostsee-Tourfahrer nicht in der Mitnahme eines oder mehrerer Offiziere zu suchen ist, sondern daß er in den engen Gewässern und den meist nicht genügend beobachteten Stromversetzungen der Nord- und Ostsee seinen Grund hat.

Zu 2): Was die von Herrn Kapt. Lübcke in Aussicht gestellte billigere Assekuranz-Prämie anbetrifft, wenn statt einem Offizier zwei an Bord dieser Tourdampfer sind, so vermag ich nicht zu beurteilen, wie diese Idee von allen Versicherungs-Gesellschaften beurteilt wird. Möchte aber eine Zustimmung sehr bezweifeln, denn meines Wissens sind die Prämien für Dampfer von Jahr zu Jahr gestiegen. Dies hat seinen Grund in dem steigenden Alter der Dampfer und in der Hauptsache in dem Zusammenhalten der Versicherungs-Gesellschaften. Wenn wirklich a Conto des II. Offiziers eine Prämien-Ermäßigung auf diesen Tourfahrten eintreten würde, so würden die Reeder resp. die Kapitäne sicherlich auch *ohne Gesetzesvorschriften* einen zweiten Offizier, da wo es angängig ist, an Bord nehmen.

(Schluß folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 37. **Hamburg, den 10. September.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Für eine bessere Ausbildung der Führer von Flußschiffen

ist im Februar d. J. der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine in Berlin eingetreten. Aus seinem Protokoll über die Verhandlungen zu diesem Gegenstand gewinnt man beim Lesen der Äußerungen des Regierungsvertreters den Eindruck, als ob die Berechtigung der von den Verbandsmitgliedern vorgebrachten Wünsche anerkannt würde. In der »Hansa« ist ja seit Jahren zum Verständnis für einen solchen Antrag der Boden vorbereitet worden. Als eine der elementarsten Forderungen haben wir stets die Kenntnis vom Seestraßenrecht hingestellt. Alle anderen Wünsche treten diesem gegenüber in den Hintergrund. Von dem Führer eines Fahrzeugs, das auf von Seeschiffen befahrenen Gewässern weilt, muß verlangt werden, daß er die für Seeschiffe maßgebenden Ausweicheregeln kennt. Erfüllt er diese Voraussetzung nicht, dann ist das von ihm geführte Fahrzeug für die Schiffahrt gefährlicher als ein treibendes Wrack oder als irgend ein anderes verkehrstörendes Hindernis. Diese Erfahrung hat kürzlich zu seinem eigenen Schaden der Führer der hamburgischen Lotsenjolle »Undine« machen müssen. »Undine« und ein Blankeneser Ewer kreuzten bei westlichem Wind vor Cuxhaven seewärts; der Ewer über Backbord-, die Jolle über Steuerbord-Halsen. In der Erwartung, daß der Ewer nach Art. 17 b ausweichen werde, behielt die Jolle zunächst ihren Kurs bei. Als auf dem Ewer aber gar keine Anstalten gemacht wurden und die Gefahr einer Kollision ständig wuchs, ließ der Führer der Jolle diese in den Wind schießen. Weil in demselben Augenblick der Ewer das gleiche Manöver ausführte, klappten die Fahrzeuge einander längsseit. Als der Jollenführer darauf in begreiflicher Erregung dem Ewerführer Vorwürfe ob seines vorschriftswidrigen Manöverierens machte, rechtfertigte sich der Angegriffene durch die im gereizten Ton gegebene Antwort: Ik stür nah dat neue Roarkommando! Man könnte lachen, wäre die Sache nicht zu ernst. Welche Schreckgestalt hat das neue Ruderkommando (oder der jahrzehntelange Streit?) im Kopfe dieses Mannes!! Er schreibt ihm, wahrscheinlich weil es gegenüber dem alten nach Wortlaut und Begriff das Gegenteil bedeutet, die Eigenschaft zu, die Regeln des Seestraßenrechts in ihr Gegenteil umzukehren. Eine solche Idee ist aber nur bei völliger Unkenntnis des Straßenrechts denkbar. Wer Ruderkommandoworte mit Ausweicheregeln verwechselt, ist in seemännischer Beziehung ein Embryo. Solchen Leuten werden tagtäglich Menschenleben anvertraut. Und der Staat, der sich sonst in alle möglichen Dinge mischt, ist über diese Zustände seit Jahren unterrichtet. — —

Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reiches*).
(Vierzehnter Band, Heft 5.)

Wie sein Vorgänger enthält auch dieses Heft eine Reihe wichtiger Entscheidungen für Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere. Zwar ist über verschiedene der dort abgedruckten Verhandlungen hier schon eingehend gesprochen worden, immerhin, wir haben noch manche sehr bemerkenswerte Stelle ge-

*) Herausgegeben im Reichsamte des Innern. Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg 1904.

funden, auf die wir die Aufmerksamkeit der Leser lenken möchten, um sie zum Studium dieser Hefte zu veranlassen.

In dem aus früheren Veröffentlichungen bekannten Seeunfall des Dampfers »Wilhelm Oelssner« nimmt das Seeamt zu Lübeck zum *Wachdienst der Schiffsoffiziere* Stellung. Dem Kapitän, dem (es war im finnischen Meerbusen) das Recht eingeräumt wird, nach beinahe 24 stündiger Dienstzeit die Wache an den II. Steuermann abzugeben und selbst einige Zeit zu ruhen, wird dagegen vorgeworfen, daß er bei Abgabe der Wache den II. Steuermann über die Örtlichkeit nicht besser und zwar auf der Karte unterrichtet habe, als es geschehen ist. Umsomehr als der Kapitän wußte, daß der II. Steuermann, obgleich er ein sehr gutes Zeugnis einer großen Segelschiffsreederei in Hamburg hatte, sich bisher wenig um die Seekarten gekümmert hatte. »Er mußte ihm daher auf der Seekarte zeigen, wo man sich befand, wo und wann etwa die Pricken von Marakallen und Nygrundsklack passiert werden würden, daß, wo und wann der Leuchtturm von Rödkallen in Sicht kommen würde und wie weit man sich von diesem entfernt halten mußte. Von alledem hat der Kapitän nichts getan. Und ebensowenig hat der zweite Steuermann sich selbst eine Information aus der Seekarte verschafft, obwohl der Kapitän ihm schon früher und öfter ein für allemal gesagt hatte, die Seekarten lägen jederzeit zu seiner Verfügung im Kartenhaus, er könne sie auch einsehen, wenn der Kapitän sich im Kartenhause befinde.«

Ein anderer Seeunfall, den das Flensburger Seeamt zu entscheiden hatte, ist ebenfalls darauf zurückzuführen, daß der Wachedienst der Schiffsoffiziere viel zu wünschen übrig ließ. So wird an einer Stelle ausgesprochen: »Um 12 Uhr mittags am 24. Juli hatte der Erste Steuermann die Wache zu übernehmen. Er hatte sich auch pünktlich auf der Kommandobrücke eingefunden, dieselbe aber alsbald wieder verlassen, um vorn an der Winsche Reparaturarbeiten zu leiten. Gegen 12½ Uhr war er wieder eine Weile auf der Brücke, um Gerätschaften zu holen. Dann blieb er vorn bei der Winsche beschäftigt.«

Trotzdem nun das Schiff um 1 Uhr 40, also eine Stunde nach dem letzten Verlassen der Brücke vom I. Offizier, strandete (es war auf den Loconia Riffs in der südlichen China-See) hat das Seeamt unterlassen, die Art und Weise zu verurteilen, wie an Bord dieses Dampfers der Wachedienst der Schiffsoffiziere gehandhabt wurde. Allerdings ist dieses Unterlassen nicht auf Vergeßlichkeit sondern auf Absicht zurückzuführen, wird dem *Kapitän* doch in strengen Worten der Vorwurf gemacht, die Brücke auf der er sich zeitweilig während der Wache des I. Offiziers aufhielt, auf einige Minuten verlassen zu haben. Das Seeamt sanktioniert somit, wenn auch unausgesprochen, den auf kleineren Schiffen üblichen Brauch, wonach der wachthabende Steuermann, anstatt seinen Wachedienst zu versehen, Schiffsarbeiten beaufsichtigt oder verrichtet.

Noch aus einer dritten Seeamtsverhandlung in diesem Heft erfahren wir, daß der wachthabende Steuermann nicht auf der Brücke weilt, sondern unter der Back im Farbenspind sitzt und Farbe anrührt, während die Navigierung des Schiffes der Obhut des Rudersmanns anvertraut war. Auch bei dieser Untersuchung vermissen wir eine Kritik des Seeamts (es war das Königsberger) über die Auffassung, wie sie anscheinend an Bord jenes Dampfers über die Ausübung des Wachedienstes der Schiffsoffiziere geherrscht hat.

Alle drei Fälle sind Beiträge zu dem vor einem Jahre hier lebhaft erörterten »Wachedienst der Schiffsoffiziere«, oder wie es unrichtig hieß: Übergabe der Wache«. Da die Regierungskreise der vom Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine beantragten *behördlichen Regelung* des Wachedienstes der Schiffsoffiziere ablehnend gegenüberstehen, sollten die deutschen Seeämter, sofern sie Unregelmäßigkeiten im Wachdienst wahrnehmen, von ihrem ihnen im § 4 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen gewährten Recht Gebrauch machen und durch entsprechende Urteile einen moralischen Einfluß auf Diejenigen, die seiner in dieser Angelegenheit bedürfen, ausüben. Haben seeamtliche Urteile auch keine gesetzgeberische Kraft, so macht sich ihre Wirkung doch sehr nachhaltig fühlbar.

Immerhin ist von weittragender Bedeutung die Antwort des Staatssekretärs des Innern, Herrn Grafen v. Posadowsky auf die Eingabe des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine über den Wachedienst der Schiffsoffiziere. Ist dem Antrage, in dem Umfange, wie er gestellt worden war, auch nicht entsprochen worden, so bleibt doch durchaus der Wert der Absicht anzuerkennen: wonach den Reichskommissaren der Seeämter besonders empfohlen wird, dem Wachedienst der Schiffsoffiziere ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Auch von der in Aussicht genommenen Maßnahme gegenüber Navigationsschulen darf man sich einigen Erfolg versprechen. Werden diese Bestrebungen von den Reedereien und Kapitänen unterstützt, was dringend wünschenswert wäre, dann besteht die Hoffnung, daß die Klagen über Unregelmäßigkeiten im Wachegehen der Schiffsoffiziere auf See sehr bald aufhören werden. Und damit wäre einem Wunsche Rechnung getragen, wie er von uns, zuerst vor drei Jahren ausgesprochen, von Zeit zu Zeit wiederholt wurde.

Eine weitere sehr wichtige Frage, mit der wir uns besonders in letzter Zeit auch wiederholt beschäftigt haben, kommt im Heft V eingehend und von verschiedenen Seiten beleuchtet zur Sprache. Es handelt sich um *Gasexplosionen,* um ihre Ursachen und ihre Gefahren für die Besatzung und um Vorschläge zu ihrer erfolgreichen Bekämpfung.

In einem Falle ist der Tod eines Heizers auf

eine Explosion von Petroleumgasen zurückzuführen. Es ist, wie das Seeamt (zu Hamburg) ausspricht, mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß Heizer B. durch eigene Unvorsichtigkeit die Entzündung dadurch hervorgerufen hat, daß er dem ausdrücklichen Verbote zuwider mit offenem Lichte sich am Petroleumtank zu schaffen gemacht hat. Die Einrichtung dieses Petroleumtanks entsprach nicht ganz dem Sinne der Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

»Es handelte sich hier um einen in der Maschine befindlichen Petroleumtank, der mit einem abnehmbaren, aber nicht aufgeschraubten Deckel und mit zwei nach oben führenden Röhren versehen war, von denen eine zum Abzug der Gase, die andere zum Füllen des Tanks vom Oberdeck aus diente. Außerdem befindet sich oben auf dem Tank in einer Ecke eine kleine Öffnung, ein Peilloch, die mit einem Schraubendeckel verschlossen sein soll, nach Angabe des früheren Verwalters aber mit einem Pfropfen verschlossen wurde, weil der eiserne Schraubdeckel abhanden gekommen war. Vorn an der Längswand ist ein Standrohr zum Anzeigen des im Tank befindlichen Petroleumvorrats angebracht. Der später verunglückte Heizer B., der zum Verwalter der Materialien ernannt worden war, wollte sich am fraglichen Tage vom Bestande des Petroleums im Tank durch Peilen überzeugen. Um besser sehen zu können, hatte er auf den Tank eine offene Petroleumlampe gestellt, die umgefallen sein muß, worauf die dem Peilloch entströmenden Gase am offenen Licht entzündet worden sind und zur Explosion geführt haben. Um der Wiederholung von Gasexplosionen dieser Art vorzubeugen, empfiehlt das Seeamt, solche Tanks völlig verlötet herzustellen, nur mit Füllrohr und Abzugsrohr nach oben zu versehen, oder, wenn Öffnungen als notwendig erachtet werden, solche nur mit Verschlüssen mit festen Verschraubungen zu gestatten. Dazu würde dann die Anbringung von Standrohren obligatorisch zu machen sein.«

Ein anderer Unfall, der vom Seeamt zu Königsberg untersucht wurde, ist durch Entzündung des aus einer jedenfalls schadhaft gewordenen Kanne ausgeströmten Gasäthers entstanden. Das Seeamt empfiehlt, derartige leicht entzündliche Stoffe, wie Gasäther, überhaupt nicht an Bord zu halten, oder sie wenigstens an durchaus feuersicheren Orten aufzubewahren. Der Behälter mit dem Gasäther stand in der Farbenkammer. Als eines Tages Farbe angerührt werden sollte und ein Streichholz, um die Farbenbehälter besser unterscheiden zu können, angesteckt wurde, erfolgte sofort ein Zischen und die ganze Farbenkammer stand in Flammen.

Eine andere Explosion erfolgte, weil — ein stets wiederkehrender Verstoß — die Luft im Kohlenraum mit dem Licht einer offenen Lampe in Berührung gebracht worden war, allerdings nicht von Personen der Schiffsbesatzung, sondern von Schauerleuten, aber die Untersuchung dieses Unfalles führte doch zu dem Spruch: daß es Pflicht des Schiffers gewesen wäre, der Mannschaft bestimmte Vorschriften über den Gebrauch von offenem Licht zu erteilen. Ferner konnte das Vorhandensein eines Exemplars der Unfall-Verhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und mußte das Fehlen von Sicherheitslampen, wie sie diese Vorschriften fordern, festgestellt werden. Dem Führer dieses Schiffes wird dann noch, wegen des Ansammelns großer Mengen Gase im hinteren Laderaum, der Vorwurf gemacht, »nicht für eine geeignete Oberflächenventilation gesorgt zu haben. Die niedrigen Ventilationsrohre, die auf Deck nicht über die Regeling hervorragen, vermögen einen genügenden Luftwechsel in den Schiffsräumen nicht zu bewirken, und ebensowenig vermag dies der im Achterraum befindliche Ventilator mit hohem Trompetenaufsatz für sich allein. Es wäre daher geboten gewesen, während der Fahrt die Exhaustatoren auf die niedrigeren Ventilatoren aufzuschrauben, um so mehr, als der Schiffer frische Wales-Kohlen geladen hatte, die, wie er wußte, besonders reichlich Gas entwickeln. Der Einwand des Schiffers, daß die Exhaustatoren nicht wasserdicht schlössen und die See zu Anfang der Reise bewegt gewesen sei, ist nicht stichhaltig, da ausweislich des Journals während der ganzen Fahrt von Neath Abby nach Trouville so gutes Wetter geherrscht hat, daß sogar die Luken hätten geöffnet werden und außerdem, falls nötig, die Exhaustatoren während der Fahrt immer wieder hätten abgenommen werden können. Und selbst, wenn der Schiffer die Exhaustatoren nicht aufsetzen wollte, so war nach der Ankunft in Trouville noch Zeit genug, durch vorsichtiges Öffnen der Luken für ein gefahrloses Entweichen der Gase, mit deren Vorhandensein der Schiffer erfahrungsgemäß zu rechnen hatte, zu sorgen. Hätte der Schiffer eine dieser Vorsichtsmaßregeln beobachtet, so würde voraussichtlich die Explosion nicht eingetreten sein.«

Weiterhin verdient aus dem vorliegenden Band die Untersuchung über eine *Feuersbrunst* insofern Erwähnung, als sie uns die Mittel zeigt, mit denen ein umsichtiger Schiffsführer nach langem vergeblichen Kampf schließlich doch Herr des Elements wurde und weil wir ferner *die geringe Wirkung von Wasser und Dampf als Feuerlöschmittel* an einem Schulbeispiel beobachten können.

Der Dampfer, der 1000 Säcke Kopra und 150 Kisten Gummi als Ladung im Zwischendeck des Raumes I an Bord auf der Reise von Port Said nach Messina hatte, war drei Tage auf See, als am 5. November morgens $8^3/_4$ Uhr Rauch durch die Ventilatoren aus Raum I emporstieg. Nachdem vergeblich nach dem Herd des Feuers Ausschau gehalten worden war, wurde durch Schließen der Luken und Ventilatoren Raum I hermetisch abgeschlossen, um das Feuer zu ersticken. Nach vier

Stunden wurden die Ventilatoren wieder geöffnet und da weder Rauch noch Brandgeruch aus ihnen hervordrang, setzte der Kapitän, der das Feuer vernichtet glaubte, die Reise fort. Er änderte aber seinen Plan später und ging bei Messina vor Anker, nachdem mehrere Stunden später abermals starke Rauchentwickelungen aus den Ventilatoren stattfanden. Es wurde zunächst festgestellt, daß der Feuerherd im Unterraum war, wo Kopra, Bleierze, Kokosnußfasern und Gummi lag. Nachdem 350 Säcke Kopra an Deck geworfen waren, war das Arbeiten im Raum wegen der starken Rauchentwickelung nicht mehr möglich. Die Luken wurden aufgelegt, dicht gemacht und es wurde durch die Ventilatoren gespannter Dampf in den Raum gelassen.« In der Nacht um 2 Uhr schien es wieder, als ob man das Feuer erstickt habe, da bei Öffnung der Ventilatoren fast kein Rauch mehr hervorkam. Nachdem man aber das Dampfeinblasen bis 9 Uhr morgens des folgenden Tages fortgesetzt hatte und die Luken dann wieder öffnete, zeigte sich wieder starker Rauch und es war damit klar, daß das Feuer noch im vollen Gange war. Kapitän S. entschloß sich jetzt, den Raum I unter Wasser zu setzen und er ließ zugleich Wasser von unten durch das Lenzrohr einlaufen und von oben durch zwei Schläuche einpumpen. Am Abend gegen 7 Uhr hatte man $20^1/_2$ Fuß Wasser im Raum I, das Feuer brannte aber trotzdem weiter, da das brennende Öl auf dem Wasser schwamm. Gegen $7^1/_2$ Uhr morgens ereignete sich im Raum I eine Explosion, durch welche die Lukenbretter in die Höhe geschleudert wurden. Die hellen Flammen brachen jetzt aus der Luke hervor. Das wasserdichte Schott zwischen Raum I und II, welches bis dahin gehalten hatte, gab anscheinend infolge der Explosion nach, da man gleich darauf 4 Fuß Wasser im Raum II peilte. Am Abend des 6. November kam noch ein Wasserboot zu Hilfe und wurde sofort in Tätigkeit gesetzt. Das Feuer griff trotzdem immer mehr um sich, sodaß man nur noch darauf bedacht blieb, das Feuer auf den Raum I und das Vorderkastell zu beschränken. Zu diesem Zwecke wurde aus Raum II vorne Ladung an Deck geschafft und dadurch das Schott freigelegt, welches dann ständig gekühlt wurde. Auch wurden Löcher ins Deck geschlagen, um durch diese nötigenfalls Wasser in den Raum pumpen zu können. Am Morgen des 7. November kamen Leichter längsseite, in welche die an Deck geschaffte Ladung gelöscht wurde. Am Nachmittag waren Back und Logis vollständig ausgebrannt und das Feuer griff auch auf das Kabelgatt über. Am 8. November nachmittags hörte das Wasserboot mit Arbeiten auf, da eine zu hohe See stand. Um $4^1/_4$ Uhr nachmittags erschien der Hamburger Bergungsdampfer »Berger Wilhelm« und gab sofort 4 große Schläuche an Deck, von denen 3 in Raum I und einer in die Vorpeak gelegt wurde. Der Bergungsdampfer begann um 7 Uhr 20 Minuten nachmittags zu pumpen und es gelang ihm, nachdem er bis 12 Uhr mittags des folgenden Tages gepumpt hatte, das Feuer zu löschen. Da das Schott zwischen Raum I und II sehr undicht war, strömte bei der schrägen Lage des Schiffes das Wasser so heftig in Raum II und von dort in Raum III, daß man die Räume durch die Maschinenpumpen nicht mehr lenz halten konnte. Um Mitternacht am 9. November standen in allen drei Räumen 20 Fuß Wasser. Durch den oberen Teil des Maschinenschotts drang auch soviel Wasser in die Maschine und den Heizraum, daß die Heizer bis an die Brust im Wasser standen.«

Die Schilderung dieses Feuers und der Mittel zu seiner Bewältigung, sollte sie nicht doch vielleicht Manchem Anlaß zum Nachdenken über den Wert von Dampf und insbesondere von Wasser als Feuerlöschmittel geben?!

Schließlich wollen wir den Lesern aus dem Heft 5 noch *über eine Auslegung des § 4 Abs. 2 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen* durch das Kaiserliche Oberseeamt Mitteilung machen. Gegen den Führer einer Tjalk hatte der Reichskommissar des Seeamts zu Emden Patententziehung u. A. aus dem Grunde gestellt, weil der Schiffsführer die Kaiserliche Verordnung vom 15. August 1876 verletzt haben sollte. Weil er angeblich unterlassen hatte, wie es die Verordnung vorschreibt, nach dem Zusammenstoß seines Schiffes mit einem anderen, so lange am Unfallsort zu verweilen, bis er erkannt hatte, daß das andere Schiff und seine Besatzung des Beistandes nicht bedürfe.

Das Oberseeamt, das der Anschauung des Reichskommissars nicht beitritt, sagt, es kann dahingestellt bleiben, ob die Tjalk nach erfolgtem Zusammenstoß überhaupt in der Lage gewesen ist, an der Kollisionsstelle zu verbleiben; manche Umstände sprechen gegen die Möglichkeit. Aber selbst wenn dem Kapitän U. eine Übertretung der genannten Kaiserl. Verordnung zur Last fiele, würde dies zwar die Einleitung des Strafverfahrens auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs, nicht aber einen auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes gehenden Seeamtsspruch rechtfertigen.

»Allerdings soll die seeamtliche Untersuchung nach § 4 Abs. 2 Ziffer 4 des Gesetzes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 sich auch auf die Feststellung erstrecken, ob die zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See und über das Verhalten nach einem solchen Zusammenstoßen erlassenen Vorschriften befolgt worden sind; zu einer Entziehung der Gewerbebefugnis kann aber das Seeamt und in der Beschwerdeinstanz das Oberseeamt auf Grund einer Verfehlung gegen diese Vorschriften nur gelangen, wenn zwischen ihr und dem Unfall oder dessen Folgen ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Weder durch das Verweilen der Tjalk am Kollisionsorte noch durch die Angabe des Schiffs-

namens usw. hätten aber die Folgen des Unfalls verhindert noch auch nur vermindert werden können.«

Aus den gleichen Erwägungen hat auch der dritte von dem Reichskommissar dem Kapitän U. gemachte Vorwurf, daß er entgegen Artikel 32 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 ein Notsignal angewendet habe, ohne daß sein Fahrzeug in Not oder Gefahr gewesen sei, unberücksichtigt bleiben müssen, da nicht abzusehen ist, welchen Einfluß das Setzen der Notflagge auf die Folgen des Unfalls gehabt haben soll. Übrigens ist dem Oberseeamt darüber kein Zweifel beigekommen, daß die Tjalk zu der Zeit, als die Notflagge gesetzt wurde, in Gefahr war und deshalb der Kapitän durchaus pflichtgemäß gehandelt hat.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

13) *Seetüchtigkeit bei der Versicherung eines Fischdampfers.*

Der Fischdampfer »Makrele« trat am 8. Januar 1903 von Geestemünde aus eine Fangreise und in der Nacht vom 16. auf den 17. Januar, wo er sich 220 Seemeilen vom Feuerschiff Weser befand, die Heimfahrt an. Auf der Heimfahrt reichte der Kohlenvorrat nicht aus. Dadurch wurde der Dampfer genötigt, Petroleum, Holzvorräte und hölzerne Geräte verschiedener Art zur Heizung zu verwenden und sich, nachdem diese Stoffe verbraucht waren, gegen Hülfslohn von einem andern Dampfer nach Geestemünde zurückschleppen zu lassen. Der Dampfer war nach den Versicherungs-Bedingungen der Bremischen See-Versicherungs-Gesellschaften von 1875 versichert. Der Reeder forderte vom Versicherer Ersatz der Schäden und Kosten, die durch dieses Vorkomnis erwachsen waren, ist aber mit seiner Klage in allen drei Instanzen abgewiesen, und zwar auf Grund von § 36 der Versicherungs-Bedingungen: »Bei der Versicherung eines Schiffes wird vorausgesetzt und ist der Reeder dafür verantwortlich, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, fest, wohl kalfatert und mit allem Nötigen in seiner Ausrüstung versehen sei, um die vorhabende Reise antreten und mit Sicherheit Güter über See bringen zu können.« (Vergl. H. G. B. § 821).

Es steht fest, daß infolge widriger Winde und hoher See auf der Heimreise der Kohlenvorrat nicht ausreichte, andererseits aber auch, daß im Januar mit widrigen Winden und hoher See gerechnet werden muß. Ein besonderer Seeunfall hat das Schiff nicht betroffen. Damit ist ein Sachverhalt gegeben, nach welchem § 36 der Bedingungen dem erhobenen Anspruche entgegensteht. Der Kläger macht geltend, daß der Fischdampfer mit einem seiner Größe entsprechenden Bunker versehen, und daß dieser beim Antritt der Reise mit Kohlen angefüllt gewesen sei; daher treffe den Reeder kein Verschulden, vielmehr habe er alles mögliche in Bezug auf die Ausrüstung des Dampfers getan. Es kommt indes nicht darauf an, ob den Reeder ein Verschulden trifft. Nach den Bedingungen wird »vorausgesetzt« und ist also ausdrückliche Vertragsbedingung, daß das versicherte Schiff mit der für die »vorhabende Reise« nötigen Ausrüstung versehen wird. Die »vorhabende Reise« war hier eine Reise, deren Richtung und Entfernung durch das Ermessen des Kapitäns bestimmt werden sollte. Folglich hatte der Reeder bei Verlust seines Versicherungsanspruches dafür einzustehen, daß für diese Reise, sofern sich nicht ein Seeunfall ereignete, die Ausrüstung des Schiffes mit Kohlen eine genügende war, d. h. dafür, daß der Kapitän das in Berechnung zog, was in Berechnung gezogen werden mußte, und sich mit seiner Reise so einrichtete, daß der ihm zur Verfügung stehende Kohlenvorrat ausreichte. Überläßt bei einer Zielreise der Reeder die Ausrüstung des Schiffes dem sachverständigen Ermessen des Schiffers, so hat er, wenn der Schiffer die Ausrüstung im Verhältnis zu dem, was die Reise erfordert, zu gering bemißt, wegen eines dadurch verursachten Schadens keinen Anspruch aus der Versicherung. Die Sache kann rechtlich nicht anders beurteilt werden, wenn dem Schiffer überlassen wird, über die Reise mit Rücksicht auf das, was die vorhandene Ausrüstung zuläßt, Bestimmung zu treffen, und sein Ermessen in dieser Beziehung fehl greift.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 22. Juni in Sachen Schilling & Co. :/: Agrippina. Rep. I. 78/04.

Schluß des Artikels: „Hemmnisse in der Schiffahrtsentwicklung. Von Betto Ihnken." erscheint in nächster Nummer.

Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel.

Am 30. August fand vor dem Seeamt zu Hamburg eine Verhandlung statt, deren vorläufiges Ergebnis in Schiffahrtskreisen sehr lebhaft besprochen worden ist. Handelte es sich doch um die Ergründung der Ursachen einer schadenbringenden Kohlengasexplosion, die auf der mit Kohlen von Port Talbot nach Iquique bestimmten Viermastbark »Hans« stattfand, trotzdem Einrichtungen des den Lesern bekannten Feuerlösch-Systems Gronwald an Bord, und wie die Zeugenaussagen ergaben, auch in Wirksamkeit gewesen waren. Nachdem die Laderäume hermetisch verschlossen worden waren, wurde, wie

es die Behandlung des Apparats erheischt, der Inhalt mehrerer Kohlensäureflaschen in den Raum gelassen. Wenn nun trotzdem die Explosion erfolgte, so stehen wir mit dem Herrn Reichskommissar des Seeamts auf dem Standpunkt, daß, unter Berücksichtigung der Nebenumstände des vorliegenden Falles, durch Feststellung jener Tatsache noch keineswegs die Unbrauchbarkeit oder gar Gefährlichkeit des Gronwaldschen Apparates erwiesen sei, sondern daß das Beweismaterial erweitert werden müsse. Wurde doch nach der Explosion das Vorhandensein einer Petroleumlampe im Raum festgestellt, auch ergab nach Aussagen des Segelmachers die Beweisaufnahme, daß die vom Laderaum nicht hermetisch abgeschlossene Segelkammer wiederholt mit einer Petroleumlampe betreten worden war. Schließlich erkennt auch das vom Seeamt um Rat gefragte hamburgische Staatslaboratorium an, daß durch die Verwendung flüssiger Kohlensäure die Verhütung von Gasexplosionen möglich sei und daß die Explosion hätte vermieden werden können, wenn vorsichtiger mit der Petroleumlampe verfahren worden wäre. Das unbestreitbare Vorhandensein dieser zugunsten des Gronwaldsystems angeführten Momente hat jedenfalls die Wirkung gehabt, daß das Seeamt auf Antrag des Reichskommissars beschloß, die Verhandlung zu vertagen, um weiteres Beweismaterial herbeizuschaffen. Ehe diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, sehen auch wir von einer endgültigen Stellungnahme ab. Bei dem Interesse, das die deutschen nautischen Kreise in jüngster Zeit chemischen Feuerlöschmitteln, und wie die Verhandlungen des letzten Nautischen Vereinstages ergaben, insbesondere dem Gronwald-System entgegengebracht haben, halten wir ein voreiliges Urteil, wie es sich gerne aus Anlässen wie dem »Hans-Fall« einstellt, für gänzlich verfehlt.

Im Anschluß an diese Bemerkungen empfiehlt sich die Verbreitung eines Urteils über die Verwendung von Kohlensäure als Feuerlöschmittel, wie es im kürzlich herausgegebenen Bericht über die Tätigkeit des Chemischen Staatslaboratoriums in Hamburg veröffentlicht ist. Herr Prof. Dr. *M. Dennstedt*, der als Direktor des Laboratoriums jenen Tätigkeitsbericht herausgiebt, bringt dort ein Gutachten über Maßnahmen zur Vermeidung von Selbstentzündung und Explosionsgefahr zum Abdruck. Er sagt:

»Der Brand auf einem Schiffe ist noch mit ganz anderen Gefahren verknüpft und seine Bekämpfung ist noch mit ganz anderen Schwierigkeiten verbunden als auf dem Lande. Trotzdem hat man sich bis heute vergeblich bemüht ein Mittel zu finden, das die Entstehung eines Schiffsbrandes durch Selbstentzündung erschwert oder verhindert und das einen einmal entstandenen Brand löscht oder wenigstens seine Verbreitung verzögert. Im Jahre 1893 ist von der »Deutschen Spediteur- und Reederei-Zeitung« ein Preis ausgeschrieben worden für die Lösung dieser wichtigen Frage. Unter den 29 eingegangenen Vorschlägen war nur einer, der einiger Beachtung wert erschien; er bestand darin, der Ladung mit flüssiger Kohlensäure gefüllte und mit einer leicht schmelzbaren Legierung verschlossene, eiserne Flaschen beizupacken. Einer Ausführung dieses Vorschlages in der Praxis stellen sich jedoch so erhebliche Schwierigkeiten entgegen, daß seine Benutzung vollständig ausgeschlossen erscheint; diese Schwierigkeiten liegen in dem hohen Preise, dem im Verhältnis zu ihrer Füllung hohen Gewicht der eisernen Flaschen und in der Gefahr, die mit der Handhabung der gefüllten Flaschen verbunden ist. *Im übrigen dürfte die Kohlensäure als Feuerlöschmittel auf Seeschiffen von nichts anderem übertroffen werden,* denn Wasser ist nur dann verwendbar, wenn der Brandherd zugänglich ist, Wasserdampf ist nur auf Dampfschiffen zur Verfügung und verlangt besondere Röhrenleitungen, beide, Wasser wie Wasserdampf, verderben auch die nicht brennende Ladung. Die Kohlensäure in flüssigem Zustande mitzuführen, wie es beim Gronwaldschen Feuerlöschsystem geschieht, unterliegt ebenfalls großen Bedenken, eine allgemeine Einführung dieses Systems muß jedoch schon an den bedeutenden Kosten scheitern.«

Wie weit das erste der von dieser autoritativen Stelle gegen die Eigenschaften des Gronwaldschen Systems angeführten Bedenken zutrifft, wissen wir nicht, die zweite Behauptung, wonach der Kostenpunkt der Einführung im Wege stehe, trifft nicht ganz zu. Ist doch eine ganze Anzahl deutscher Segelschiffe bereits mit dem Apparat ausgerüstet, wenn auch erst, nachdem die Assekuranzgesellschaften eine Prämienermäßigung zugesagt hatten.

Das Gutachten des Staatslaboratoriums schließt aber nicht mit dem bekanntgegebenen Urteil über das Gronwaldsystem ab, sondern es enthält einen neuen Vorschlag zur Verhütung von Schiffsbränden und Explosionen, den wir, damit er geprüft werde, auf alle Fälle verbreiten möchten. Es heißt dort:

»Man dürfte aber den Zweck in einfacher, billiger und überdies völlig gefahrloser Weise erreichen, wenn man den zur Selbsterhitzung und Selbstentzündung neigenden Waren in geeigneten Umschließungen Substanzen beipackt, die schon bei schwacher Erwärmung Kohlensäure abspalten. Als solche können nur die doppeltkohlensauren Salze der Alkalien zumal das Natriumbikarbonat in Frage kommen.

Dieses verhältnismäßig billige Salz gibt seine Kohlensäure schon bei 100° und wenig darüber ab, aus 100 kg werden 26 kg entwickelt. Um 1 cbm Raum durch Kohlensäure brandsicher zu machen, muß er etwa 250 Liter oder 500 gr Kohlensäure enthalten, demenstprechend rund 2 kg Natriumbikarbonat.

Die Verteilung des Salzes in den Schiffräumen könnte in der Weise erfolgen, daß man Boden, Wände und Decken mit starkem Eisenblech überzieht, so daß ein genügend großer Hohlraum gebildet wird, um eine ausreichende Menge von Natriumbikarbonat in groben Stücken aufzunehmen. Die Beschickung geschieht durch Öffnungen, die zum Schluß mit starkem Eisenblech verschlossen werden, das man mit einer bei 100—110° schmelzenden Metallegierung auflötet. Tritt in einem solchen Raume Erhitzung ein, so erweicht sehr bald das Lot, die sich entwickelnde Kohlensäure entfernt das verschließende Blech und die Kohlensäure mischt sich der Luft des betreffenden Raumes bei.

Da die Schiffsräume, wenn auch meist nur schwach ventiliert zu werden pflegen, so wird durch die zutretende Luft, nachdem einmal Entzündung eingetreten ist, der Brand gefördert, außerdem würde durch die Ventilationsrohre die entwickelte Kohlensäure entweichen. Zu dem Ende empfiehlt es sich, die einzelnen Räume mit Alarmvorrichtungen, wie sie übrigens schon jetzt häufig vorhanden sind, zu versehen, die bei bestimmter Temperatur ein Läutewerk in Bewegung setzen. Ein einmal auf diese Weise gesichertes Schiff würde dauernd gesichert bleiben, bis einmal ein Brand entstanden ist und die Vorrichtung funktioniert hat.

Man könnte die Sicherung aber auch so vornehmen, daß man flache Kästen aus starkem Eisenblech in angemessenen Dimensionen mit Natriumbikarbonat füllt und zwischen die Ladung verteilt. Auch diese Kästen sind mit Öffnungen zu versehen, die mit Blech und leicht schmelzbarem Lot verschlossen sind.

Durch einfache Ventile (Wasserverschlüsse) ist zu verhindern, daß in den abgesperrten Schiffsräumen durch die entwickelten Gase Überdruck entsteht. Die Brauchbarkeit eines solchen Verfahrens läßt sich natürlich nur durch in großem Maßstabe ausgeführte Versuche mit Sicherheit feststellen; es seien daher die Interessentenkreise, See-Berufsgenossenschaft, Schiffsgesellschaften, Reedereien, Versicherungsgesellschaften usw. auf diese Vorschläge aufmerksam gemacht.«

Wir empfehlen dem Herrn Verfasser des Gutachtens sich mit nautischen Vereinen in Verbindung zu setzen und ihr Interesse durch einen Vortrag wachzurufen.

Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwickelung.

(Fortsetzung.)

Berücksichtigt man ferner, daß bei Einführung der Dampfturbine wegen des ölfreien Kondens- und Kesselspeisewassers die Verwendung von engrohrigen Wasserrohrkesseln nicht mehr vollkommen ausgeschlossen ist, wodurch eine weitere wesentliche Gewichtsersparnis erzielt werden kann, so steht zu erwarten, daß nach allgemeiner Einführung der Dampfturbine als Schiffsmotor für weitere bedeutende Fortschritte im Schiffsmaschinenbau ein weites Feld offen ist. Die Dampfturbine verspricht daher mit Recht, als der Zukunftsmotor der Schnelldampfer sich Bahn zu brechen. Denn der anfänglich der Turbine anhaftende Mangel einer ungenügenden Umsteuerfähigkeit von Volldampf voraus auf Volldampf zurück muß als beseitigt betrachtet werden, nachdem die Turbinendampfer an der Clyde und im englischen Kanal bei dem häufigen Anlegen an die Piers zufriedenstellend gearbeitet haben. Der für Kriegsschiffe des weiteren fühlbare Mangel, daß die Dampfturbine bei reduzierter Leistung unwirtschaftlich arbeitet, kommt für die transatlantischen Schnelldampfer nicht in Frage, da diese Schiffe die Überfahrt nur mit der Höchstleistung der Maschinen zurücklegen und demnach auch die Konstruktionsberechnungen und Pläne nur für diese Verhältnisse zugeschnitten werden brauchen.

Um den Einfluß der Dampfturbinen auf die Entwicklung des Schnelldampferbaues klarer vor Augen zu führen, mögen an einigen bestimmten Beispielen die Vorteile dieses neuen Schiffsmotors rechnerisch festgestellt werden. Für den Vergleich mögen die neuen deutschen Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große«, »Deutschland« und »Kaiser Wilhelm II.« herangezogen werden.

Schiffsname	Schiffskörper	%	Maschinenanlage	%	Kohlenvorrat	%	Zuladung	%	Deplazement in Tonnen
Kaiser Wilhelm der Große	10440	50	4460	21,4	4500	21,5	1500	7,1	20900
Deutschland	11810	50	5670	24,0	4822	20,4	1320	5,6	23622
Kronprinz Wilhelm	10650	50	5328	25,0	4422	20,8	900	4,2	21300
Kaiser Wilhelm II.	13320	51,2	6400	24,6	5140	19,8	1140	4,4	26000

Unter Zugrundelegung der in nebenstehender Tabelle gegebenen Gewichtsverteilung von Schiffskörper, Maschinenanlage, Kohlenvorrat und Ladung sollen die gleichen Werte berechnet werden unter Voraussetzung einer Höchstgeschwindigkeit von 25 Knoten und bei Anwendung von Dampfturbinen an Stelle der Kolbenmaschinen, mit anderen Worten, die Rechnung soll Klarheit darüber geben, ob die durch Verwendung der Dampfturbine sich ergebende Gewichtsersparnis so bedeutend ausfällt, daß die Dampfturbinenanlage in ihrer Leistung so weit gesteigert werden kann, wie es zur Erzielung einer Fahrtgeschwindigkeit von 25 Knoten notwendig ist. Die indizierten Pferdestärken sind bei konstantem Deplazement im Verhältnis der vierten Potenzen der Geschwindigkeit gesteigert, eine Annahme, welche nach der Kurve der Pferdestärken von »Kaiser Wilhelm der Große« zutreffend ist; für die Bemessung der Gewichte der Maschinenanlage allein ist das Eigengewicht der Maschine nebst Wellen und Schrauben um 33 v. H. verringert. Es ergeben sich dann unter Zugrundelegung der Gewichte der »Deutschland«-Maschine nebenstehender Werte:

	Gewichte in kg pro Pferdestärke der Kolbenmaschine	Dampfturbine
Kesselanlage	90	90
Maschine	47	32
Schrauben und Wellen	12	8
Summe	149	130

Für den Kohlenvorrat ist zu dem günstigsten Kohlenverbrauch der Hauptmaschinen von 0.65 kg pro Pferdestärke für 4.7 Tage, wie bei den im Vergleich gezogenen Schnelldampfern, die Hälfte zugeschlagen für Reserve, Betrieb der Hilfsmaschinen, für Kesselspeisewasser und Maschinenöl usw., während die Zuladung von Post- und Passagiergut durchweg auf 900 Tonnen reduziert ist. Hieraus ergeben sich die nachstehenden Vergleichswerte:

Gegenstand	Kaiser Wilhelm der Große: Kolbenmaschine v = 23.0	Kaiser Wilhelm der Große: Turbine v = 25	Deutschland: Kolbenmaschine v = 23.5	Deutschland: Turbine v = 25	Kaiser Wilhelm II.: Kolbenmaschine v = 23.5	Kaiser Wilhelm II.: Turbine v = 25
Maschinenleistung in Pferdestärken	30 000	42 000	38 000	48 000	40 000	50 000
Schiffskörper	10 440	10 440	11 810	11 810	13 320	13 000
Maschine	4 460	5 460	5 670	6 240	6 400	6 500
Kohlenvorrat	4 500	4 618	4 822	5 278	5 140	5 500
Zuladung	1 500	900	1 320	900	1 140	900
	20 900	24 418	23 622	24 288	26 000	25 900

Für die Erzielung einer Geschwindigkeit von 25 Knoten erweist sich hiernach, wie nicht anders zu erwarten war, das Schiff mit dem größten Deplazement am günstigsten, wenn die Gewichtsfrage allein maßgebend ist. Das vorhandene Deplazement von 26 000 t ist sogar ausreichend, um bei Ersatz der Kolbenmaschinen durch eine Turbinenanlage eine Geschwindigkeit von 25 Knoten zu gewährleisten. Bei den kleineren Deplazements bedingen die Turbinenmaschinen für 25 Knoten eine geringe Gewichtsüberschreitung.

Berücksichtigt man jedoch, daß die Bemessung der Maschinenleistungen im Verhältnis der vierten Potenzen der Geschwindigkeiten eine reichliche ist und daß der Wirkungsgrad der Schraubenpropeller bei den höheren Tourenzahlen der Turbinen wahrscheinlich sich günstiger gestalten wird als bei den niedrigen Umdrehungen der Kolbenmaschinen, so ist es nicht ausgeschlossen, daß man möglicherweise auch mit den kleineren Schiffen eine Geschwindigkeit von 25 Knoten mit Turbinen erzielen kann. Doch schon die Raumfrage allein, namentlich die zur Unterbringung der größeren Kesselanlage erforderliche Grundfläche, wird immer auf das größere Deplazement hinweisen. Das Schnelldampferprojekt von Parsons, bei welchem mit einem Deplazement von 18 300 t und einer Turbinenanlage von 38 000 Pferdestärken 26 Knoten geleistet werden sollte, erscheint hiernach ausgeschlossen und für einen ersten Versuch etwas gewagt, es sei denn, daß Parsons bereits als Dampferzeuger Wasserrohrkessel zugrunde gelegt hat. Bei Verwendung von engrohrigen Wasserrohrkesseln, z. B. Thornycroft- oder Schulzkessel, wie solche sich in der deutschen Kriegsmarine gut bewährt haben, erfährt das Gesamtgewicht

der Maschinenanlage eine wesentliche Herabsetzung. Da man diese Kesselsysteme ohne Schwierigkeit mit einem Gewicht von 36 kg pro Pferdestärke betriebsfertig herstellen kann, so ergibt sich bei Anwendung von Wasserrohrkesseln und Dampfturbinen ein Gesamtgewicht von 36 + 40 = 76 kg pro Pferdestärke anstatt 130 kg pro Pferdestärke für Turbinen mit Zylinderkesselanlage. Hierbei ist freilich mäßige Forcierung mit künstlichem Unterwind für die Kesselroste, wie er bei den Wasserrohrkesseln gebräuchlich ist, vorgesehen: dieselbe erscheint aber auch weniger bedenklich, da bei Turbinenbetrieb kein Fett und Öl in die Kessel gelangt und dementsprechend der Kesselbetrieb zuverlässiger und weniger empfindlich sich gestaltet. Unter Zugrundelegung eines Gewichtes von 76 kg pro Pferdestärke für die gesamte Maschinenanlage stellen sich die Werte für Deplazement, Geschwindigkeit und Maschinenleistung wie folgt:

Gegenstand	Kaiser Wilhelm der Große		Deutschland		Kaiser Wilhelm II.	
	Kolbenmaschine mit Zylinderkessel v = 23.0	Turbine mit Wasserrohrkessel v = 26	Kolbenmaschine mit Zylinderkesse v = 23.5	Turbine mit Wasserrohrkessel v = 26	Kolbenmaschine mit Zylinderkessel v = 23.5	Turbine mit Wasserrohrkessel v = 26.5
Maschinenleistung in Pferdestärken	30 000	50 000	38 000	57 000	40 000	65 000
Schiffskörper . . .	10 440	10 440	11 810	11 810	13 320	13 000
Maschine	4 460	3 800	5 670	4 332	6 400	4 940
Kohlenvorrat . . .	4 500	5 287	4 822	6 036	5 140	6 745
Zuladung	1 500	900	1 320	900	1 140	900
	20 900	20 427	23 622	23 078	26 000	25 585

Hiernach ist die Herabsetzung der Überfahrtszeit auf $4^1/_2$ Tage bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 bis 26.5 Knoten bei Verwendung von Dampfturbinen mit engrohrigen Wasserrohrkesseln denkbar und mit Bezug auf die Gewichtsfrage mit Sicherheit durchzuführen. Die Hauptschwierigkeit wird in der sachgemäßen und vorteilhaften Bemessung der Dimensionen der schnellgehenden Schrauben und in der Ausgestaltung der für ihre Wirkungsweise günstigsten Schiffslinien zu suchen sein. Hier wird man immer auf die Ergebnisse der Probefahrten mit fertiggestellten Schiffen angewiesen bleiben müssen, um Verbesserung mit Bezug auf eine Geschwindigkeitszunahme oder bei gleichbleibender Geschwindigkeit mit Rücksicht auf eine geringere und demnach wirtschaftlichere Maschinenleistung ermöglichen zu können. Durch Modellversuche mit kleinen Schrauben lassen sich zuverlässige Werte über den Wasserwiderstand bei der Rotation und über den wirksamen Propellerschub kaum ermitteln, wie dies die ausgedehnten Erprobungen der Kriegsschiffe dargetan haben. Durch Verringerung des Schraubendurchmessers allein oder durch Verringerung der Schraubensteigung bei gleichzeitiger Vergrößerung der Flügelflächen sind wiederholt Geschwindigkeitszunahmen von über einen Knoten selbst bei den bedeutenden Fahrten von 23 Knoten erzielt worden, obwohl der Konstruktion dieser Schiffe eingehende Modellversuche mit Schrauben zugrunde gelegt waren.*) Bei Verwendung von Dampfturbinen für den Schnelldampferbau werden daher erhebliche Fortschritte erst nach eingehender Erprobung der Ozeanriesen und nach zuverlässigen Versuchen mit verschiedenen Schraubenformen zu erwarten sein.

*) W. H. White. Presidental Address of the Institution of Civil Engineers. Engineering 1903 II S. 678.

Der brennende Punkt bei Einführung der Dampfturbine für Schnelldampfer wird daher in der Hauptsache die richtige Wahl der Schraubenpropeller und eine vorteilhafte Anordnung derselben bilden, da Form, Durchmesser, Steigung und Flügelareal der Schrauben sowie die Zahl und Lage derselben bei den plötzlich gesteigerten Umdrehungszahlen naturgemäß ganz neue Konstruktionsgrundlagen bedingen; in diesen möglicherweise recht kostspieligen Versuchen ist allein das Risiko zu suchen, welches die großen Reedereien bei Bestellung von Turbinendampfern zu übernehmen haben, und aus diesen Gesichtspunkten beurteilt, erscheint die Zurückhaltung der maßgebenden Gesellschaften bezüglich Einführung der Dampfturbinen gerechtfertigt.

(Schluß folgt.)

Der zweite Freihafen zu Bremen.

(Schluß.)

Von Wilh. Ehlers.

Das neue Hafenbassin.

Der obere Teil des neuen Bassins ist in 600 m Länge ausgebaut. Das Bauwerk mit seinen hohen, mit Säulenbasalt verblendeten Betonmauern gewährt einen imposanten Anblick. Die Breite des Bassins beträgt 1000 m, die Tiefe, welche ursprünglich 10 m sein sollte, wird schon jetzt auf 11 m gebracht, da sich bei den Baggerungen gezeigt hat, daß in einer Höhe von 10 bis 11 m eine Steinschicht vorhanden ist, deren Beseitigung nach der Eröffnung des Hafenbetriebes wesentliche Schwierigkeiten mit sich bringen und wesentliche Störungen für den Verkehr hervorrufen würde.

Die Einrichtung des neuen Bassins ähnelt derjenigen des Bassins I und doch sind im einzelnen allerlei Abweichungen zu verzeichnen, welche durch Ausnutzung der neuesten Erfahrungen und Beobachtungen beim Hafenbau entstanden sind. Die gewaltigen Hafenmauern unterscheiden sich in manchen Dingen von denen des Bassin I, die aus Backstein hergestellt, am Stromufer auf Beton zwischen Spundwänden, am Hafenbecken wie hier auf einem Pfahlrost ruhen. Die Fundamentierung der Mauern bildete den weitaus schwierigsten Teil des Baues; sie besteht aus einem Pfahlrost.

Die Ausführung der Fundamente hatte vielfach unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Die umfangreichen Baumarbeiten begannen im November des Jahres 1901 und dauerten bis in das vorige Jahr hinein. Über 16 000 mächtige Rundpfähle in hauptsächlich 14,5—16,5 m Länge sind hier eingerammt worden. Würde man sie der Länge nach aneinander legen, so würde man etwa den Weg von Bremen bis Harburg und zurück damit belegen können. Der Beendigung der Raumarbeiten folgte die Herstellung des Rostes und die Ausführung der Kajemauern in Beton, und gerade diesen Arbeiten war die Ungunst der Witterung und der Wasserverhältnisse im Jahre 1902 und im Frühjahre 1903 zeitweise äußerst hinderlich. Für die Fundierungsarbeiten sind die Höhe und die Dauer der Niedrigwasserstände von besonderer Bedeutung; diese waren aber mehrfach wochenlang bis zu 1,0 m höher als der normale Stand und Ende Mai 1903 noch so hoch, daß in verschiedenen Baugruben fünf Pumpen die Trockenlegung nicht erreichen konnten, so daß schließlich der Betrieb an diesen Baugruben eingestellt werden mußte, um einer Gefährdung der ausgeführten Arbeiten durch die starke Strömung vorzubeugen.

Die Kajemauern sind, wie schon oben erwähnt, aus Stampf-

beton hergestellt und mit Säulenbasalt von 25 bis 35 cm Stärke verblendet. Diese Bauweise hat sich bei den neuen Häfen in Hamburg sehr gut bewährt; auch stellt sie sich um etwa 25 pCt. billiger als Ziegelmauerwerk mit Sandsteinverblendung. Die Mauern sind an der Oberkante mit großen Quadern aus Basaltlava abgedeckt. Außer sehr starken Festmacheringen, die an den Mauern an der Wasserseite befestigt, sind auf der Oberkante in je 30 m Abstand Doppelpoller mit kräftigen Ankern in die Mauer eingelassen, deren Profil an diesen Stellen aus Sicherheitsgründen eine erhebliche Verstärkung erhalten hat. Eiserne Steigeleitern führen in je 20 Meter Entfernung von der Kaje zum Wasser hinab.

Die Verbindung der beiden Hafenseiten sollen, wie bei dem vorhandenen Bassin, Fähren für den Personenverkehr herstellen. Auch bei ihrer Anordnung ist in sinnreicher Weise darauf Bedacht genommen, das Publikum möglichst von den Eisenbahngleisen fern zu halten. Zu diesem Zweck ist ein Tunnel von 2 m Breite und 2,2 m Höhe unter den Gleisen angeordnet, welcher durch eine kleine Treppenanlage auf dem freien Platze zwischen den Schuppen zugänglich wird. An der Wasserseite führt dann eine in der Mauer angelegte Treppe zu der Fähre hinab. Der Tunnel ist so angeordnet, daß er nur bei außergewöhnlich hohem Wasserstande überflutet wird. Sobald er auf diese Weise unpassierbar wird, sollen einfache hölzerne Treppen vor die Mauer gehängt werden, so daß der Fährverkehr stets intakt bleibt.

Wie umfangreich die Erdbewegung war, die durch die Anlage und Aushebung des neuen Bassins erforderlich wurde, geht am besten aus den Ziffern der in den vier Baujahren vorgenommenen Baggerungen hervor, welche die Jahresberichte der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wie folgt angeben: 1900 1 200 000 kbm, 1901 700 000 kbm, 1902 1 473 740 kbm, 1903 1 858 417 kbm, zusammen 5 232 157 kbm. Für die Ablagerung dieser bedeutenden Erdmassen boten zunächst die weiten Flächen des neuen Hafengeländes und das Areal der Aktiengesellschaft »Weser« nicht nur umfangreiche sondern auch bequeme Stätten. Nachdem aber dies Terrain in dem erforderlichen Maße aufgehöht war, wurde die Frage akut »Wohin mit den Erdmassen, die noch zu fördern sind?« Es handelte sich im ganzen noch um etwa 4 000 000 kbm Boden, welche je nach dem weiteren Ausbau des Bassins noch zu bewegen waren, aber auf dem Bauterrain und den angrenzenden Staatsländereien nicht mehr untergebracht werden konnten. Die Lösung der wichtigen Frage der Bodenablagerung gestaltete sich insofern schwierig, als für den Zweck nur ein großes zusammenhängendes und tunlichst unmittelbar am Strom gelegenes Terrain in Frage kommen konnte. Solche Grundstücke sind aber in der Nähe des neuen Hafens sehr knapp.

Als geeigneter Platz ergab sich der untere an die Feldmark Mittelsbüren angrenzende Teil der Feldmark Oslebshausen hinter dem dem Staate gehörigen Oslebshauser Sande. Das Areal war in 90 Parzellen eingeteilt, die den verschiedenen Besitzern enteignet werden mußten, was im Laufe des vorigen Jahres geschehen ist. Zunächst wird etwa nur ein Viertel der ganzen Fläche für Ablagerungszwecke benutzt. Bis zum 1. April d. J. waren bereits 1 171 600 kbm Boden in Schuten an den Hasenbüren gegenüber verankerten Schwemmapparat herangeführt worden. Der Schwemmapparat saugt die zuvor in den Schuten mit zehn Teilen Wasser vermischten Bodenmassen durch Kreiselpumpen auf und treibt sie durch die Rohrleitung in das Ablagerungsbassin hinein. Die hier in Frage kommende Rohrleitung ist auf einem hohem Holzgerüst montiert, das etwa 500 m weit über das Außendeichsland hinweg auf den Deich hinaufführt. Von dort ab wird die Rohrleitung je nach Bedarf verlängert oder verkürzt. Das mitgeführte Wasser sondert sich von den Erdmassen, die sich schnell festsetzen, sofort ab und fließt durch besonders angelegte Gräben wieder nach der Weser ab.

Um für die Leistungsfähigkeit des neuen Freihafens nach seinem völligen Ausbau einen Maßstab zu geben, sei erwähnt, daß das Bassin I. ursprünglich etwa 2000 lfd. m Schuppen mit ca. 80 000 qm Fläche besaß, während für das neue Bassin 2900 lfd. m Schuppen mit 173 000 qm Fläche vorgesehen sind. Von diesen sollen zunächst vier gebaut werden.

Neben den Schuppenbauten sollen zunächst die Gleisanlagen in teilweisem Ausbau der Gleisanlagen des Generalplanes ausgeführt werden, jedoch mit der Änderung, daß an den Kajen drei Gleise statt der früher vorgesehenen zwei hergestellt werden.

Für die Ausführung der Bauten sind bisher etwa 15 Mill. Mark bewilligt worden, ohne daß sich in der Bevölkerung nennenswerter Widerspruch dagegen erhoben hätte. Bremens Bürgerschaft weiß eben zu genau, daß Handel und Schiffahrt ihre vitalsten Interessen berühren. Möge denn der neue Hafen nach seiner Vollendung weiter zur gedeihlichen Entwicklung von Bremens Handel und Schiffahrt beitragen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der 25 000 t große Riesendampfer der Hamburg-Amerika Linie, der auf der Werft des Stettiner Vulkan in Bau gegeben wurde und der die größten Schiffe der Welt durch seine Tonnage übertrifft, wird mit Genehmigung Ihrer Majestät der Deutschen Kaiserin den Namen »**Kaiserin Auguste Viktoria**« erhalten.

* * *

Stapelläufe.

Der am 27. August von der Klawitterschen Werft in Danzig für die Gebr. Goedhardt, Düsseldorf vom Stapel gelassene Saugbagger — wir haben schon kurz den Stapellauf bekannt gegeben — erhielt den Namen »**Texas**«. Er mißt: 74 × 12 × 4,7 m und 4,5 m Tiefgang. Die Leistungsfähigkeit des Baggers beträgt 1800 t. Er enthält zwei Triple-Maschinen mit 1500 Pferdekräften. »Texas« wird voraussichtlich Anfang Oktober fertiggestellt sein.

* * *

Am 3. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.-G., Oldenburg i. Gr., neuerbaute Dampfer »**Porto**« glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Abmessungen: 250 × 37 × 24' 3", Tragf. auf See-Berufsgenossenschafts-Freibord ca. 2850 t. Der Dampfer erhält eine Maschine von ca. 900 Pferdestärken, die demselben in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten in der Stunde geben soll. Die Fertigstellung des Schiffes erfolgt gegen Ende dieses Monats.

* * *

Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde wurde am 3. September der neue Fischdampfer »**Bussard**« vom Stapel gelassen. Er ist von der Firma Gebr. Thomae in Hamburg in Auftrag gegeben und für den Fang in der Nordsee bestimmt.

* * *

Auf der Werft von G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven wurden am 3. September vier neue Fischdampfer, sämtlich von mittlerer Größe, zu Wasser gelassen. Von diesen Dampfern sind »**William**« und »**Max**« von der Firma Grundmann & Gröschel, Bremerhaven, »**Franz**« vom Kapitän Segebade in Geestemünde und »**Heinr. Augustin**« von der Reederei F. Alb. Pust in Geestemünde bestellt.

* * *

Probefahrten.

Am 1. September machte der auf der Werft von G. Seebeck A.-G., Bremerhaven, für die Dampffischereigesellschaft »Nordsee« erbaute Fischdampfer »**Elsass**« seine Probefahrt, die

nach See zu ging. Der Dampfer machte bei einer Maschinenleistung von 480 Pferdekräften eine Fahrt von 11,5 Knoten in der Stunde. »Elsaß« ist einer der größten Fischdampfer, wie sie jetzt für die Fischerei im Atlantischen Ozean konstruiert werden und der 18. Dampfer, den diese Werft für die »Nordsee«-Gesellschaft erbaut hat.

Auf der Neptunwerft in Rostock ist vor kurzer Zeit dem Betriebe bekanntlich ein den modernsten Anforderungen der Neuzeit entsprechendes **Schwimmdock** nach dem Patente des deutschen Professors der technischen Hochschule Charlottenburg, Hans Dieckhoff übergeben worden. Der große Stettiner Dampfer »Hispania« (4200 t dw.) der Reederei W. Kunstmann, welcher für Kriegstransporte nach Afrika von der deutschen Regierung gechartert sein soll, suchte am 3. September, morgens 8 Uhr, den Rostocker Hafen zwecks Dockung auf. Nach etwa 40 Minuten stand das Schiff schon auf dem Trockenen, wurde dann von einer großen Anzahl Arbeiter mit scharfen Instrumenten gereinigt, um einen mehrmaligen Anstrich mit Patentfarbe zu erhalten. Nebenbei wurden auch noch andere Arbeiten am Schiffskörper und in der Maschinenanlage ausgeführt. Nichtsdestoweniger konnte das Schiff nach einem Aufenthalt von insgesamt noch nicht 20 Stunden bereits wieder in See gehen; ein Zeichen ganz besonderer Leistungsfähigkeit der Werft auch auf dem Gebiete des Reparaturwesens.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Während seiner Anwesenheit in Hamburg aus Anlaß des Manövers besichtigte der Kaiser das Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie, wo er sich in anregendem Gespräch mit Herrn Generaldirektor Ballin und Mitgliedern des Direktoriums länger als eine Stunde aufhielt. Ein Besuch des Reichsoberhauptes in einem Reedereibureau ist neben der Auszeichnung, die der Hamburg-Amerika Linie zuteil geworden ist, eine Anerkennung für den ganzen deutschen Reedereistand.

* * *

Die Hafenverhältnisse in Svakopmund haben ihre Unzulänglichkeit, über die die Deutsch-Ostafrika Linie wiederholt geklagt hat, bei den Ausschiffungen der Truppen in so unverhüllter Weise gezeigt, daß endlich Anstalten getroffen werden sollen, um andere Verhältnisse zu schaffen. Wie es heißt, soll ein Dampfer (Palatia) mit Baggergerätschaften herausgeschickt werden.

* * *

Die Presse verbreitet Klagen peruanischer Importeure über Schädigungen von Waren, die durch Desinfektion mit Schwefeldämpfen entstanden sein sollen. Wir registrieren diese Kundgebung, warten aber zunächst zuverlässigere Nachrichten ab, ehe wir eingehender hierzu Stellung nehmen.

* * *

Nach der Untersuchung der Ursachen eines Todesfalles an Bord des Dampfers »Heinrich Menzell« empfahl das Seeamt zu Hamburg in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar an den Bootsdavits Manntaue anzubringen, wie sie ja schon vielfach in Gebrauch sind.

* * *

Ausland.

Alle Vermittelungsversuche zur Beilegung des Generalstreiks in Marseille sind bisher an dem Widerstand beider Parteien gescheitert. Diese Erfahrung hat hauptsächlich der Vorsitzende der Handelskammer von Marseille machen müssen, trotzdem er mit großem Optimismus zu Werke ging und trotzdem er überall eine bevorstehende Beendigung der Arbeiterbewegung verkünden ließ. Wir haben dieser Nachricht gleich skeptisch gegenübergestanden, weil wir den Reedern nach ihren bisherigen Erfahrungen nicht die Kurzsichtigkeit zutrauten, einem Vergleich die Hand zu bieten, der in acht Tagen wieder gegenstandslos ist. Nur ein Kampf bis zur völligen Erschöpfung und Niederwerfung der Streikenden kann die Gewähr leisten, daß Marseille einer Zeit andauernden Friedens entgegengeht.

* * *

Die Stadtverwaltung von New-Orleans steht im Begriff, eine Anleihe in Höhe von 2 Millionen Dollars aufzunehmen. Geplant ist u. A. der Bau umfangreicher Kaianlagen mit Elevatoren, Warenschuppen usw.

* * *

Die indische Regierung hat an sämtliche Handelskammern ein Zirkular erlassen, in dem die Einführung einer Normalzeit für ganz Ostindien — $5^1/_2$ Stunden vor Greenwich-Zeit — und für Birmah — $6^1/_2$ Stunden vor Greenwich-Zeit — empfohlen wird. Gegenwärtig stellen sich einige Hauptzeiten wie folgt (Greenwich 12 h): Bombay 4 h 51 m, Madras 5 h 21 m, Calcutta 5 h 53 m, Rangoon 6 h 25 m.

Vermischtes.

Die von der Seewarte herausgegebene neue Vierteljahrskarte für die Ost- und Nordsee (Sept. Okt. Nov.) reiht sich ihren Vorgängern würdig an, enthält sie doch wie jene eine Menge Angaben von erheblichem Wert nicht nur für jene Seefahrer, sondern auch für Reeder. Können Vermerke über das Vorhandensein treibender Wracks und anderer Schiffahrtshindernisse, sowie die Kennzeichnung der Lage von Sturmwarnungsstellen, Wind-Semaphorstationen, Sturmbaken etc. auch ausschließlich vom Seemanne verwertet werden, so hat die übersichtliche graphisch dargestellte Bekanntgabe der Lloydsignalstationen, Eissignalstationen, der Stationen für drahtlose Telegraphie, ein besonderes Interesse für den Reeder. Ohne Frage wird ihm durch Kenntnis der Lage dieser Kommunikationsmittel manche zeitraubende Arbeit genommen. Ausgesprochenen praktischen Nutzen verspricht ferner eine Tabelle, die neben wichtigen Bemerkungen die mittlere Zeit des Zufrierens, also den Schluß der Schiffahrt in verschiedenen Ostseehäfen angibt. Nicht minder wissenswert als die auf der Vorderseite der Karte gekennzeichneten Bemerkungen ist für Seeleute eine auf der Rückseite textlich und graphisch veröffentlichte Darstellung des Rettungswesens an den Küsten der Ost- und Nordsee. Eine sehr lehrreiche Abhandlung, die, weil wir ihr weiteste Verbreitung wünschen, gelegentlich auszugsweise wiedergegeben werden soll. Überhaupt lenken wir die Aufmerksamkeit der Inhaber von Monats- und Vierteljahrskarten auf die Notizen der Rückseite der Karten. Sehr oft finden sie dort ein wenig zugängliches Material in sachgemäßer und übersichtlicher Anordnung ausgearbeitet.

50jähriges Jubiläum der Navigationsschule zu Leer. Auf 50 Jahre Bestehen kann die jetzt königliche Navigationsschule in Leer zurückblicken. Am 4. September 1854 veröffentlichte die Handelsdeputation in Leer im »Leerer Anzeigeblatt« die »Statuten der Navigationsschule zu Leer«. Damals hatten Regierung (Hannover) und Stadt feste jährliche Beiträge zugesagt, letztere auch das Lokal unentgeltlich hergegeben. Die erste Einrichtung wurde durch freiwillige Beiträge (150 Louisdors) der Einwohner Leers aufgebracht. Offiziell eröffnet wurde die Schule am 1. November 1854. Der erste Lehrer war Navigationslehrer Kruse aus Timmel, 1860 wurde die Anstalt verstaatlicht; 1869 wurden die ehem. kgl. hannoverschen Anstalten auf preußischen Fuß übergeführt. 1870—1889 war die Navigationsschule Leer Sitz der Direktion sämtlicher Navigationsschulen der Provinz Hannover. Die Navigationsschule Leer hat sich zur drittfrequentiertesten in Preußen emporgearbeitet.

Das Schulschiff »Herzogin Cecilie« des Norddeutschen Lloyd, das nach der Westküste Südamerikas bestimmt ist, hat am 7. September seine Ausreise von Bremerhaven aus angetreten. Die Kadetten des ältesten Jahrgangs sind zur Navigationsschule beurlaubt worden, wo sie den vorgeschriebenen Kurs durchmachen werden, um das Steuermannsexamen ablegen zu können. Neu eingestellt wurden auch in diesem Jahre wieder 20 Kadetten, so daß neben 6 Obermatrosen 60 Kadetten an Bord des Schiffes sein werden, von jedem der drei Jahrgänge 20. Ebensoviele sind auch auf dem andern Schulschiffe des Norddeutschen Lloyd »Herzogin Sophie Charlotte«. Bei der nach Ankunft des Schiffes vorgenommenen Schlußprüfung der Kadetten der »Herzogin Cecilie« hat sich ergeben, daß auf der letzten Reise, sowohl was die theoretische als was die praktische Ausbildung betrifft, vorzügliche Resultate erzielt worden sind.

Ledder um Ledder, sleihst Du mi, sla ick wedder! In Beermanns Hotel in Bremerhaven prangt auf dem bekannten runden Stammtisch einer Anzahl Kapitäne ein ebenso eigenartiger wie gewichtiger Aschbecher. Er besteht aus einem größeren Stück einer gesprengten 15 Zentimeter-Langgranate, die von der Beschießung des venezolanischen Forts San Carlos bei Gelegenheit der deutsch-englischen Flottendemonstration zu Anfang des vorigen Jahres herstammt, an der das deutsche Geschwader unter Befehl des damaligen Commodore, jetzigen Konteradmirals Scheder teilnahm. Als die Nachricht von dem energischen Eingreifen des Commodore Scheder eintraf, sandte der Stammtisch an diesen folgendes Telegramm: »S. M. Geschwaderchef Scheder. Ihnen nebst den Kommandanten S. M. Schiffe »Panther« und »Gazelle« ein patriotisches Bravo und ein Hoch der deutschen Energie, wo es gilt, wie beim Fort San Carlos: Ledder um Ledder, sleihst Du mi, sla ick wedder.« Kommodore Scheder schickte bald darauf von Curacao aus auf telegraphischem Wege seinen herzlichen Dank für diese Begrüßung und hat diesem jetzt das obenerwähnte sinnige Geschenk hinzugefügt. In einem Begleitschreiben gibt er nochmals der großen Freude Ausdruck, die das erfrischende Telegramm der hiesigen Stammrunde alter Kapitäne von 25. Juni 1903 ihm sowohl wie der ganzen Besatzung SMS. »Vineta« bereitet habe, und bittet, dem Aschbecher ein Plätzchen auf dem Stammtisch gönnen zu wollen. Der Zünder der Granate trägt folgende Widmung: »Ledder um Ledder, sleihst Du mi, sla ick wedder! Dem Runden Stammtisch der alten Kapitäne im Hotel Beermann. Commodore Scheder.« (Prov.Ztg.)

Eine neue Schiffahrtslinie. Zwischen der hellenischen Regierung und der bulgarischen Dampfschiffahrtsgesellschaft soll nach der »Neuen Freien Presse« ein Abkommen getroffen worden sein, demzufolge letztere einen direkten Schiffahrtsdienst zwischen Burgas-Varna und einigen hellenischen Häfen zu unterhalten hat. Diese Nachricht erscheint sehr unglaubwürdig, denn wenn der hellenischen Regierung eine direkte Verbindung mit den genannten Schwarze-Meer-Häfen am Herzen läge, würde sie sich gewiß an eine der zahlreichen hellenischen Schiffahrtsgesellschaften gewendet haben. (Konst. Hdbl.)

Prüfungswesen. Mit der am *Donnerstag, den 22. Sept. d. J.* in *Timmel* anfangenden *Seesteuermannsprüfung* soll auch eine *Schifferprüfung für große Fahrt* verbunden werden. Meldungen dazu nimmt bis zum 21. d. M. der Navigationslehrer Herr *Köhler* in Timmel entgegen.

Am **1903 Schiffsverkehr in Südjapan** (Nagasaki, Moji, Hakata, Shimonoseki, Misumi, Idzuhara, Sishimi, Sasuna, Kochinotzu, Karatsu und Naha) waren beteiligt:

japanische Schiffe mit	2 728 351	t R	513 153	t Zunahme
englische » »	2 019 477	»	283 887	» »
deutsche » »	525 394	»	40 979	» »
russische » »	331 631	»	99 453	» Abnahme
amerikanische Schiffe mit	324 726	»	142 713	» Zunahme
norwegische » »	290 812	»	87 868	» »
österreichische » »	70 046	»	5 222	» Abnahme
französische » »	44 223	»	57 682	» »
dänische » »	43 039	»	27 980	» Zunahme
holländische » »	18 782	»	3 795	» »
koreanische » »	12 557	»	5 403	» »
schwedische » »	8 730	»	4 015	» »
chinesische » »	6 300	»	2 306	» »

Der deutsche Schiffsverkehr setzt sich zusammen aus den Reichspostdampfern die Nagasaki anliefen, den Frachtdampfern der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd, die fast immer Moji anliefen, und einer Reihe von Dampfern und Segelschiffen verschiedener Reedereien, die Nagasaki, Moji, Kuchinotsu und Karatsu anliefen und meist in Ostasien Küstenschiffahrt betrieben. Auf die Dampfer der letzten Klasse dürfte auch die Zunahme von 40 979 t R. gegen das Jahr 1902 zurückzuführen sein.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 7. September. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge, Zuschriften, periodischer Erscheinungen und anderer Drucksachen, wie sie im Laufe des verflossenen Monats an den Verein gelangt waren, nahm die Versammlung einen Bericht entgegen, den ein Vertreter des Feuerlöschapparates »Mimifax« über diesen abstattete. Die Feuerlöschwirkung wird durch flüssige Kohlensäure erzielt, die dadurch entsteht, daß sich im Behälter des Apparates befindliches Wasser ($6^1/_2$ Liter), das mit doppelkohlensaurem Natron vermengt ist, mit einer Salzsäure aus einer Glasröhre mischt, die vorher zerbrochen werden muß. Durch diesen Prozeß entwickeln sich Gase, die mit einem Druck von 5—6 Atm. auf eine dünne Blechrohre drücken und durch diese die Kohlensäure in einem feinen Strahl von 14 m Spritzweite aus dem Behälter herausbefördern. Der Apparat kostet ℳ 40.—, wobei alle Nachfüllungen unentgeltlich geliefert werden. Da die bisher mit diesem Feuerlöschmittel vorgenommenen Versuche zu befriedigenden Ergebnissen geführt haben und da bereits verschiedene Reedereien den Mimifax-Apparat probeweise auf einzelnen ihrer Schiffe mitführen, wurde beschlossen, einem Probeversuche, den der Verbreiter des Apparates empfohlen hatte, beizuwohnen. Die Versammlung wählte sodann die Herren Kapt. Fischer, Gronmeyer und Reinicke zu Mitgliedern einer Kommission, die sich mit der Frage beschäftigen soll: ob auf den Tourendampfern der Ostsee ein zweiter Steuermann erforderlich sei und ob die Gründe, welche von Kapitänen der Ostsee gegen seine Mitnahme angeführt werden, stichhaltig seien, oder ob Diejenigen im Recht sind, die den Mangel von Steuerleuten in der Ostsee auf ungenügende Bezahlung und schlechte Behandlung zurückführen. Der auf diese Materie bezügliche Bericht soll am 21. September abgestattet werden, während sich der Verein am 14. September mit der Kritik beschäftigen wird, die an der seit dem 1. Juli in Kraft befindlichen Lokalverordnung für die Unterelbe geübt worden ist.

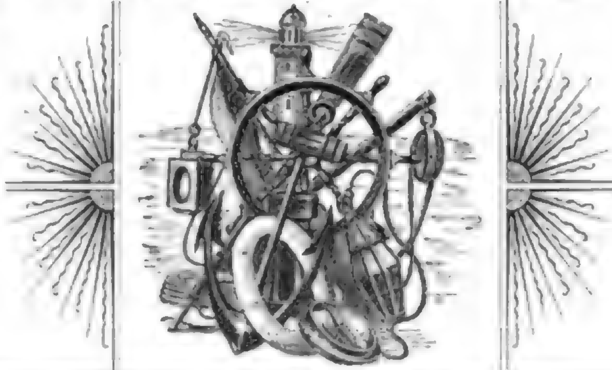
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der *Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg* giebt bekannt, daß seine regelmäßigen Sitzungen vom 7. September an begonnen haben. Im Gegensatz zu früheren Jahren, als die Sommerferien erst Anfang Oktober ihren Abschluß fanden, dagegen aber auch erst Anfang Mai begannen, während die letzte regelmäßige Sitzung in diesem Jahre Ende März stattfand. Diese Neuerung, deren Nachahmung vielleicht empfehlenswert ist, geschah bekanntlich aus zweierlei Gründen. Einmal ist der Termin des Verbandstages, auf den sich der Verein doch hauptsächlich im Herbst vorbereitet, in letzten Jahren aus sehr gewichtigen Gründen auf Anfang Februar, also um 2—3 Wochen eher als er in früheren Jahren abgehalten wurde, verlegt worden. Die Zeit für die Vorbereitung war also verkürzt. Deßhalb der frühe Beginn der Sitzungsperiode. Andererseits konnte im Laufe der Jahre als eine stets wiederkehrende Erscheinung die Beobachtung gemacht werden, daß, weil das Beratungsmaterial durch die Verhandlungen des Verbandstages erschöpft worden war und deßhalb nach dem Verbandstage wichtige Sachen nicht vorlagen, das Interesse der Mitglieder für die Vereinssitzungen etwas erlahmte. Daher der frühe Schluß der Sitzungsperiode.

Schiffsoffiziere auf Tourendampfern in der Nord- und Ostsee.

[Schluß aus No. 36]

Zu 3): Der Verein der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine will nach dem Bericht keinem Steuermann raten, auf einem Nord- und Ostseedampfer zu fahren. Als Grund gibt der Verein an, daß die Steuerleute kein Fortkommen haben. Jedenfalls haben die Steuerleute in den erwähnten Fahrten vielfach ein ebenso gutes Fortkommen als bei den großen Nordsee-Gesellschaften. Natürlich gibt es ja überall Ausnahmen und wird es ja jedem Steuermann überlassen werden müssen, wo er zu fahren gedenkt. Wir hier in Stettin haben im großen und ganzen noch keine Not an Steuerleuten gehabt und würden es auch nicht haben, wenn der eingebrachte Antrag zum Gesetz erhoben würde.

Bitten möchte ich den betreffenden Verein indes von dem Antrage Abstand zu nehmen und zwar aus folgenden Gründen:

1) Sind der Reederei durch die sozialpolitische Gesetzgebung kolossale Lasten und Kosten auferlegt. Ich erinnere nur an die See-Unfallverhütungsvorschriften, die in der letzten Zeit so ausgebaut sind, daß man mit Recht sagen kann, weiter geht es nicht. Durch die neue Seemanns-Ordnung sind ebenfalls große Lasten hinzugekommen, einmal die 26 wöchentliche Fürsorgepflicht für die Küstenfahrt und dann auch die Pflicht zur Heilung syphilitischer Krankheiten.

2) Sind durch das Gesetz »Anstellung zweier Maschinisten« auf den kleinen Küstendampfern, diesen schwere Lasten auferlegt.

In dritter Linie kommt die Platzfrage hinzu. Wo sollen auf kleinen Dampfern die zweiten Maschinisten und schließlich der beantragte zweite Steuermann untergebracht werden? Auf vielen unserer kleinen Dampfer, die nach der alten Vorschrift gebaut sind, ist nur so viel Platz vorhanden, daß die früher berechnete Besatzung untergebracht werden kann. Eine Umänderung der Logisräume erfordert viele Kosten, ja ist vielleicht auf vielen Dampfern ohne die Gefährdung ihrer Existenz garnicht angängig.

Und wo bleibt schließlich die Rentabilität dieser Dampfer?! Unsere hier und am Stettiner Reviere beheimateten kleinen Küstenschiffe sind mit dem Inkrafttreten des Seeunfallgesetzes sukzessive ganz eingegangen. Dieselben sind größtenteils nach Schweden und Dänemark verkauft, weil sie die ihnen bei uns auferlegten gesetzlichen Lasten nicht tragen konnten. Ähnlich wird es unseren Küstendampfern ergehen, wenn die gesetzlichen Vorschriften sich noch mehr verdichten. Schon heute sind diese Dampfer kaum noch lebensfähig, weil sie auch unter dem Druck der Gesetze verhältnismäßig mehr leiden als die größeren.

Wer es gut mit den Kapitänen und der Zukunft der Schiffsoffiziere meint, der strebe dahin, nicht alles unter das Gesetz zu stellen. Wir haben in den letzten 10 Jahren neue Gesetze genug bekommen; ob sie der Schiffahrt, den Kapitänen und den Schiffsoffizieren zum Segen gereichen werden, ist mindestens sehr fraglich.

Jedes neue Gesetz für die Schiffahrt und wenn es noch so schön aussieht, hatte seine Härten und war dazu angetan dem Kapitän sowie auch dem Offizier neue Erschwernisse und neue Pflichten aufzuerlegen. Wenn auf deutschen Dampfern resp. Segelschiffen zwei Steuerleute angestellt werden müssen, ist ja durch die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft festgelegt und ist damit der Sache voll und ganz genügt. Überlassen wir doch die Anstellung des zweiten Steuermanns auf Nord- und Ostsee-Tourfahrten dem Ermessen der betreffenden Kapitäne resp. der betr. Reederei.

Unter allen Umständen möchte ich aus den angeführten Gründen nochmals dringend bitten, diese Materie nicht in eine Gesetzesvorlage hinein zu zwängen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 38. Hamburg, den 17. September. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die Lohnbewegung der Lübecker Schiffsleute ist beendigt, nachdem für einen Bruchteil der Mannschaft auf Lübecker Schiffen ein Tarif zustande gekommen ist, der seit dem 1. August gilt. Sind die Zugeständnisse, die hier den von Sozialisten beratenen Leuten von einigen Reedereien gemacht worden sind, auch an sich nicht so erheblich, so konnte das Zustandekommen der Vereinbarung doch — und nicht ganz mit Unrecht — ein »schöner Erfolg« von sozialistischer Seite genannt werden. Ein Erfolg, weil von den beteiligten Reedern hier der Wille gezeigt wird, eine Belastung über die rigorosen Bestimmungen der Seemannsordnung hinaus ertragen zu wollen und, was für den Seemannsverband viel bedeutsamer ist, weil hier das unter den gegenwärtigen Frachtverhältnissen allerdings sehr befremdliche Eingeständnis vorliegt, diese neuen Lasten tragen zu können. Am wichtigsten für den Seemannsverband aber war, daß die Reeder mit ihm, der sie durch sein Organ ständig beschimpft, in Verhandlungen eingetreten sind. Hätten alle lübeckschen Reedereien jenen Tarif anerkannt, wir würden vor den Konsequenzen eines solchen Schrittes für andere deutsche Häfen warnen, da es aber nur die Minderheit der Mannschaft ist, auf welche die Vergünstigungen ausgedehnt werden sollen, liegt zu einer Besorgnis nach der angedeuteten Richtung hin kein Anlaß vor. Wohl aber besteht die Befürchtung, daß durch das Zustandekommen des Tarifs nicht Frieden, wie er von den Tarifreedereien vielleicht erwartet worden ist, sondern Zwietracht entstehen wird. Est ist doch einleuchtend, daß sich bei den Leuten der anderen Reedereien Neid einstellen muß, wenn sie sehen, daß ihren Kollegen auf den Tarifschiffen beispielsweise Schiffverholen, Ladung festmachen, Löschgeschirr auf- und niederbringen als Überstundenarbeit vergütet wird, während sie selbst diese Arbeiten ohne Vergütung über ihre tägliche Arbeitszeit hinaus verrichten. Da der Tarif, wie wir schon sagten, nur einer Minderheit zu Gute kommt, die Reeder mit dem größten Schiffspark sich also nicht vor dem Seemannsverband gebeugt haben, drängt sich unwillkürlich die Frage auf: ob der gekennzeichnete Ausgang der Lohnbewegung wirklich notwendig war. Die Tarifreedereien — das publizistische Organ des Seemannsverbandes zählt sie auf — haben 15 Schiffe zu 7986 t R. und, nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine, 121 Mann (exkl. Kapitäne und Offiziere) Besatzung, die übrigen Reedereien 35 Schiffe zu 53 313 t R mit 444 Mann Besatzung. Wenn die überwiegende Mehrheit sich also aus wirtschaftlichen Gründen weigerte, den vom sozialistischen Seemannsverband angebotenen Tarif anzuerkennen, — war es da nicht ein Gebot der Vorsicht, eine Folge der solidarischen Interessen, daß jener Standpunkt auch von der kleinen Minderheit unterstützt wurde? Handelte die Mehrheit doch nicht aus Mangel an Wohlwollen für ihre Schiffsmannschaft, sondern aus dem verständlichen Gefühl heraus, daß ihre Schiffe zum Erwerb und nicht als seemännische Erholungsheime in Betrieb gesetzt sind. Wie übrigens die sozialistische Presse die Sachlage auszunutzen weiß, geht aus folgender Bemerkung hervor: »Wenn unsererseits von weiteren Maßnahmen gegen diese Reedereien einstweilen Abstand genommen wird, so deshalb, weil zunächst abgewartet werden soll, ob und inwieweit sie auf ihren Schiffen den neuen Verhältnissen Rechnung tragen werden. Übrigens repräsentieren sie nur eine kleine Minderheit der

Lübecker Schiffe.« Wird hier auch zum Schluß genau das Gegenteil der Wahrheit verkündet, so zeigt der erste Satz doch, daß den Leuten, weil sie die Reedereien unter sich uneinig glauben, ganz gewaltig der Kamm geschwollen ist. Die »große Menge« im Seemannsverband, die prüfungslos als bare Münze aufnimmt, was die Verbandsleitung erzählt, sieht im Ausgang der Lübecker Lohnbewegung einen entscheidenden Sieg ihrer Fahnen. Einen Erfolg, der sie ermuntern kann, in anderen Seestädten ähnliche Forderungen zu stellen. Weil nun aber die weitaus meisten Reedereien, ebensowenig wie es die große Mehrheit lübeckscher Reeder tun konnte, eine Berücksichtigung ähnlicher wie der in Lübeck gestellten Ansprüche zusagen darf, ist Unzufriedenheit und Groll unter Schiffsleuten die notwendige Folge. Diese Empfindungen werden sich umso stärker geltend machen, je mehr die Schiffsleute in den einzelnen Häfen unter dem Bann sozialistischer Agitatoren stehen. Und dabei genießt der deutsche Schiffsmann, wie es der an anderer Stelle veröffentlichte Aufsatz über Seeunfallversicherungsgesetze zeigt, grössere Rechte, als irgend einer seiner ausländischen Kollegen.

* * *

Über die neuen Vermessungsvorschriften der Suez-Kanal-Gesellschaft

wird uns von geschätzter Seite aus Bremen geschrieben:

»Da Sie auch sich wiederholt früher gegen die damals noch in Aussicht stehende Bestimmung gewandt haben, wonach für einen Raum oberhalb des Hauptdecks ständig Kanalabgaben zu entrichten sind, wenn in ihm nur ein einziges Mal, sei es auch nur ein Stück Ladung enthalten war, können Sie die Unzufriedenheit begreifen, die angesichts des jetzt erfolgten Inkrafttretens dieser rigorosen Bestimmung in solchen Reedereien herrscht, deren Linien sich durch den Suezkanal erstrecken. Es hinterläßt ein deprimierendes Gefühl, wenn man sieht, wie einflußlos auf das Handeln der Kanalgesellschaft alle Vorstellungen gewirkt haben, die sich ja gegen die jetzt durchgeführte Absicht geltend gemacht haben. Daß auch bremische und ich glaube gleichfalls hamburgische Reedereien beim Herrn Reichskanzler vorstellig geworden sind, ist wohl bekannt. Alles vergebens, die Kanal-Gesellschaft tut, was ihr gefällt. Auffallend ist dabei insbesondere, wie völlig unbeachtet die wiederholten geharnischten Proteste englischer Reeder gelassen sind, trotz der englischen Direktoren im Vorstand der Kanalgesellschaft und trotz der Warnung, daß, weil durch Inkrafttreten jener Bestimmung den Shelterdeckdampfern das Befahren des Kanals unmöglich gemacht werde, diese Schiffe den Weg um das Kap der Kanalfahrt vorziehen würden. Sollte diese Möglichkeit zur Wahrheit werden, was dann? Wer hat schließlich ausser den Aktionären selbst den Schaden? Doch die Reedereien, deren Schiffe aus verschiedenen Gründen den Kanal benutzen müssen: die Routenschiffe und die Passagierdampfer. Geht der Verkehr durch Wegbleiben der Shelterdecker zurück, dann wird die Kanalverwaltung die Abgaben erhöhen und nicht, wie sie zur Beschwichtigung der Aufregung in Aussicht stellte, um weitere 50 c. vermindern. Ich weiß, Sie haben etwas ähnliches schon früher gesagt, auch habe ich Ihre Äußerungen auf dem letzten Nautischen Vereinstag gelesen. Aber die Erkenntnis, daß man Gefahren vorausgesehen hat, ist für das Tragen ihrer Folgen ein geringer Trost.«

* * *

Ein Bergelohnprozeß

der durch ein jüngst gefälltes Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts seinen Abschluß gefunden hat (sofern nicht noch ein Appell ans Reichsgericht folgt) ist insofern bemerkenswert, als hier vier Instanzen die Gelegenheit hatten eine Bergungsarbeit zu bewerten und auch vier verschiedene Ansichten kundgaben. Es handelte sich um ein Wertobjekt von Mk. 700 000, um einen Segler, der von der Westküste kommend in beladenem Zustand bei Cuxhaven vor Anker gebracht war und später auf Grund geriet. Es herrschte zurzeit WSW-Wind, Stärke 7, die Elbe war mit Treibeis bedeckt und es lag für den Segler die große Gefahr vor, zum Wrack zu werden. Vier Schlepper von vier verschiedenen Gesellschaften nahmen den Segler in Tau und schleppten ihn nach Hamburg. Für einen hohen Bergelohn sprach: die wirklich große Gefahr, in der sich der Segler dadurch befand, daß er von der Strömung unterwühlt und versanden würde. Gegen allzuhohe Bergelohnsansprüche wurden geltend gemacht: die kurze Dauer (2 Stunden) der Hilfeleistung, die sich ohne besonders große Gefahr für die Schlepper abspielte und der Umstand, daß außer den vier Bergern andere Schlepper an der Unfallstelle waren oder doch leicht zu erreichen gewesen wären. Angesichts dieser Sachlage setzte das Strandamt für die vier Schlepper Mk. 30 000 Bergelohn fest, das Landgericht Mk. 60 000, das Oberlandesgericht Mk. 40 000, während die Schleppergesellschaften als Kläger Mk. 107 500 gefordert hatten.

Seeunfallversicherungsgesetze.

In Nr. 34 haben wir schon auf die in England zu Tage getretenen Bestrebungen hingewiesen, wonach die den gewerblichen Arbeitern oder ihren Angehörigen gewährleistete Unterstützung beim Eintritt von Invalidität oder beim Todesfall eines Versicherten auch auf seemännische Arbeiter ausgedehnt werden solle. Der Bericht des mit Erhebungen betrauten Parlamentsausschusses sprach sich bekanntlich für die Einführung der Segnungen eines Seeunfallversicherungsgesetzes aus. Trotz dieser Befür-

wortung war die Frage offen gelassen, ob zum Aufbringen der Prämien der Staat hinzuzuziehen sei oder ob und dann in welchem Verhältnis die Beteiligung des Reeders und Schiffsmannes zu einander stehen solle.

Dem Parlament soll die Stellungnahme zu diesen wichtigen Fragen überlassen bleiben. Wann dieser Zeitpunkt zu erwarten ist, ob schon in der nächsten Session, darüber sind wir nicht unterrichtet, wohl aber steht uns ein Teil des Materials zur Verfügung, auf Grund dessen der Parlamentausschuß zu jenem Urteil gelangt ist. Es handelt sich um die in Frankreich, Italien, Spanien, Belgien, Holland, Dänemark und in den Ver. Staaten vorgesehenen Wohlfahrtseinrichtungen zur Unterstützung invalider Seeleute. Neben den Bestimmungen für diese Länder, auf die wir gleich zurückkommen werden, ist erwähnenswert, daß sich die Fürsorgepflicht norwegischer Reeder (durch ein Gesetz vom 24. März 1869) gegenüber verunglückten Schiffsleuten nur auf die Dauer von vier Wochen beschränkt und daß in Schweden kein Gesetz, sondern nur eine Seemanns-Versicherungs-Kasse besteht, über deren Einrichtungen dem englischen Parlamentsausschuß Einzelheiten leider nicht bekannt geworden sind. Außer den Wohlfahrtseinrichtungen der aufgezählten sieben Länder ist natürlich auch das deutsche Seeunfallversicherungs-Gesetz angeführt worden. Ebenso lagen dem Ausschuß Angaben über die Vergünstigungen vor, denen ein erkrankter Schiffsmann eines deutschen Schiffes nach der Seemannsordnung teilhaftig wird. Da ja die Leser diese Gesetzesparagraphen kennen, sehen wir von einer Wiedergabe des Auszuges ab, der dem Ausschuß für die Beurteilung unserer Verhältnisse maßgebend gewesen ist. Von den übrigen seien erwähnt:

Frankreich.

Das französische Gesetz vom 21. April 1898, das am 1. Januar 1899 in Kraft getreten ist, schreibt für französische Seeleute eine Zwangsversicherung gegen Unfälle und Krankheiten vor. Die Umstände, unter denen ein Unfall oder eine Krankheit Platz greifen müssen, um eine Rente beanspruchen zu können, legt Art. 5 im Folgenden dar:

»Seeleute, die auf ihrer letzten Reise mit einem französischen Schiffe einen Unfall erlitten haben oder von einer Krankheit befallen worden sind, sofern beide im Schiffsdienst verursacht wurden und sofern sie den Schiffsmann durchaus und andauernd unfähig zur ferneren Ausübung seiner seemännischen Beschäftigung machen, sind zur Inanspruchnahme einer Jahresleibrente in Übereinstimmung mit der im Gesetz vorgesehenen Höhe berechtigt.«

Erwähnenswert sind ferner folgende Bestimmungen: Die Witwe eines durch Unfall oder Krankheit im Schiffsdienste verstorbenen Schiffsmannes hat auf eine Lebensrente Anspruch, außerdem erhält die Witwe für jedes Kind unter 10 Jahren eine Sonderrente. Dieselbe Renten erhalten Waisen bis zum 16. Lebensalter. Hinterläßt der Schiffsmann weder Witwe noch Waisen, so haben seine Eltern oder Großeltern Anspruch auf eine Rente.

Die Jahresrente eines dauernd arbeitsunfähigen Vollmatrosen beträgt*) 8 £, 3 s, 2 d; die Witwe erhält 7 £ 13 s 7 d; die Eltern oder Großeltern, wenn weder Witwe noch Waisen vorhanden sind, bekommen 3 £ 16 s 10 d.

Zur Durchführung der Bestimmungen dieses Gesetzes dient ein Fonds, der sich aus den Versicherungsbeiträgen der Reeder und Schiffsleute zusammensetzt und dem Geschenke, Legate, kommunale, und falls es notwendig werden sollte, staatliche Zuwendungen zufließen. Die Beiträge der Schiffsleute, die bei der Abrechnung einbehalten werden, betragen etwa $1^1/_2$ pCt. vom Verdienst für Personen, die in Monatsheuer stehen, die für eine Reise mustern oder die in der Hochseefischerei beschäftigt sind. Andere Schiffsleute haben eine bestimmte für die einzelnen Chargen alljährlich im Voraus festgestellte Rate zu entrichten. So zahlt beispielsweise der Leichtmatrose eines Küstenfahrers 6 d monatlich. Die Beiträge der Reeder oder Charterer von Schiffen sind in ihrer Höhe denen der Schiffsleute gleich. Alle Beiträge können je nach den Kassenverhältnissen des Fonds erhöht oder vermindert werden.

Italien.

Unabhängig von den Vergünstigungen des allgemeinen Arbeiterversicherungsgesetzes bezieht der italienische Schiffsmann, wenn er sich im Dienst Verletzungen zugezogen hat, die ihn zeitweilig dienstuntauglich machen, seine Heuer fort, ebenso wie er auf Kosten des Reeders Anspruch auf freie Heilbehandlung hat. Macht die Verletzung eine Überführung des Mannes in ein Krankenhaus erforderlich, dann ist der Reeder verpflichtet, beim Konsul oder an anderer zuverlässiger Stelle eine Summe für Heilbehandlung und Beförderung des Mannes nach dem Heimatshafen zu hinterlegen. Diese Fürsorgepflicht des Reeders erlischt nach vier Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem der Schiffsmann in einer Krankenheilanstalt Aufnahme gefunden hat. Heueransprüche fallen während der Dauer des Aufenthalts im Krankenhause fort.

Außer den angeführten kommen noch folgende aus dem Gesetz vom 29. Juni 1903 hervorgehende Vergünstigungen für italienische Schiffsleute hinzu. Sie haben je nach dem Grade ihrer Invalidität Anspruch: Bei Totalinvalidität auf eine Summe in der Höhe von vier Jahresarbeitsverdiensten, jedoch nicht weniger als 120 £; bei halber Invalidität auf die

*) Wir geben die englische Münzrechnung hier wieder.

Hälfte der Durchschnittsheuer, zahlbar vom sechsten Tage an bis zur vollzogenen Heilung. Stirbt der Schiffsmann infolge eines Unfalls, dann erhalten seine Deszendenten eine Summe in der Höhe von drei Jahresarbeitsverdiensten, wie sie der Verstorbene zuletzt gehabt hat.

Das Gesetz verpflichtet den Reeder, auf seine Kosten die Schiffsmannschaft gegen die Folgen von Unfällen zu versichern. Die Schiffsleute tragen zu dieser Versicherung nicht bei.

Spanien.

Für die spanischen Schiffsleute besteht kein Sondergesetz, das ihnen Ansprüche bei Unfällen, Krankheiten etc. gegenüber den Reedern einräumt, wohl aber stellt das Unfall-Versicherungsgesetz für gewerbliche Arbeiter vom 30. Januar 1900 in seinem § 3 eine Fürsorgepflicht der Arbeitgeber in allen Gewerben fest, die den Transport, sei es zu Land oder zu Wasser, besorgen. Darnach haben spanische Schiffsleute folgende Anrechte:

1) Während zeitweiliger Arbeitsunfähigkeit: Freie Heilmittel und ärztliche Behandlung neben einer Geldsumme in der Höhe des halben Arbeitslohnes vom Tage des Unfalls an bis zur Heilung. Dienstuntauglichkeit, die länger als ein Jahr währt, gilt als dauernde Arbeitsunfähigkeit.

2) Während dauernder Arbeitsunfähigkeit: a) Total: Zwei Jahresarbeitsverdienste, wenn der Verunglückte zu jeder anderen Erwerbstätigkeit unfähig ist, $1^1/_2$ Jahresarbeitsverdienste, wenn er fähig ist, in irgend einem anderen Gewerbe Unterhalt zu finden; b) teilweise: ein Jahresarbeitsverdienst.

3) Beim Tode: Begräbniskosten (nicht höher als 4 £), außerdem entweder an die Hinterbliebenen eine Abschlagszahlung, die zwischen einem Arbeitsverdienst von zwei Jahren und einem solchen von sieben Monaten schwankt, je nachdem es sich um eine Witwe mit mehreren Kindern oder um Eltern und Großeltern handelt, oder nach Wahl eine Rente, deren Höhe unter denselben Voraussetzungen, wie sie für die Höhe der Abschlagszahlung maßgebend ist, zwischen 40 pCt. und 10 pCt. des letztverdienten Jahresarbeitsverdienstes liegt.

Der Arbeitgeber kann sich der Ausübung dieser Fürsorgepflicht ganz oder teilweise entziehen, wenn er seine Leute bei einer Gesellschaft versichert, die vom Staate anerkannt ist. Die Prämien, die allein vom Arbeitgeber zu entrichten sind, müssen dann aber so hoch sein, damit den Schiffsleuten mindestens die Invaliditätsunterstützungen oder Renten zuteil werden, wie sie das Gesetz in der vorerwähnten Höhe vorsieht. Es macht in der Höhe und Dauer der Unterstützungen keinen Unterschied, wo sich der Unfall, ob er sich auf See oder im Hafen ereignet hat.

(Schluß folgt.)

Hemmnisse in der Schiffahrtsentwicklung.

(Fortsetzung aus No. 36.)

Von Betto Ihnken.

Staaten, die sich der feinsten Einrichtungen rühmen, die jeder Kraft Spielraum zur Entfaltung gewähren wollen und sollten, scheinen in unseren Tagen in der Errichtung von hemmenden Schranken die führende Rolle übernommen zu haben. Denn auch in Amerika finden wir Bestrebungen der gedachten Art zum Nachteil der freien Ausgestaltung des Seeverkehrs.

Die großen atlantischen Passagierlinien haben neuerdings durch die mannigfachen Bestimmungen zur Erschwerung der Einwanderung schon sehr zu leiden gehabt und noch zu leiden. Da werden gewisse Sprachkenntnisse von den Passagieren verlangt, da müssen sie bestimmte Baarmittel besitzen und den Besitz nachweisen (jetzt 10 Dollar außer den Eisenbahnbillets zur Reise nach den Verwandten), da dürfen sie mit keinen Krankheiten und körperlichen Gebrechen behaftet sein. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so müssen die Schiffe sie auf eigene Kosten wieder nach der Heimat befördern. Die Küstenschiffahrt, welche auch den Verkehr zwischen der Ost- und Westküste Nordamerikas rund um den ganzen Erdteil herum in sich begreift, ist der fremden Flagge untersagt. Und ganz kürzlich sind neue einschneidende Bestimmungen in dieser Richtung erlassen worden. Man sollte meinen, das Schicksal der spanischen Kolonien, mitverschuldet jedenfalls durch die verkehrsfeindlichen Maßnahmen des Mutterlandes, welche eine Verteurung der Güter wegen der Ausschließung freien Wettbewerbs, und damit die Unzufriedenheit veranlassen mußte, sollte wirksam darauf hinweisen, daß der Weg der Beschränkung des Seeverkehrs, vermittelt durch die Schiffe des Auslandes, nicht der richtige sei, zumal wenn die eigene Schiffahrt sich nicht auf der Höhe befindet, um allen Ansprüchen zu genügen. Allein in Amerika huldigt man, nachdem es selbst eine Kolonialmacht geworden, augenscheinlich nicht dieser Ansicht. Denn nur so erklärt es sich, daß die Gesetzgebung dort auch die Bestimmung ins Auge gefaßt hat, vom 1. Juli 1906 an ist die ausländische Flagge von dem Verkehr zwischen den Philippinen und Amerika auszuschließen mit Ausnahme der spanischen Flagge, welche noch bis zum Jahre 1909 zuzulassen ist. Der Verkehr zwischen den Häfen der Gewürzinseln soll der fremden Flagge zunächst, also nur vorläufig noch gestattet bleiben.

Auch in dem Welthandelsland par excellence von altersher, in England, blüht neuerdings in höchst

bedenklicher Weise der Wind die Segel derjenigen, welche der freien Fortentwicklung des Seeverkehrs Fessel anlegen möchten, indem sie schwer zu überwindende Hindernisse schaffen zur Einschränkung ausländischer Schiffahrtsbetriebe. Unter den Parteien ist unter dem Feldgeschrei: »Schutz der nationalen Schiffahrt!« vielfach ein rechter Wetteifer entstanden in dem Aufsuchen von Mitteln, wie man am wirksamsten nicht allein der weiteren Ausbreitung der nichtenglischen Flagge entgegentreten, sondern dieselbe vielmehr auf das geringste Maß zurückdämmen könnte. Es kann nicht ausbleiben, daß das Anlaufen englischer Häfen durch nichtbritische Schiffe ganz außerordentlich erschwert wird, wenn die Entwürfe, welche dem Parlament vorliegen, mit ihren einschneidenden Bestimmungen Gesetzeskraft erlangen.

Wir haben es ja in unseren Tagen schon öfter erlebt, daß nichtenglische Schiffe, auch deutsche, in englischen Häfen zurückgehalten wurden, weil sie nach der Auffassung dortiger Behörden überladen sein sollten. Solche Vorkommnisse sind stets mit Zeitverlust, welcher gleichbedeutend ist mit pekuniärer Einbuße, und anderweiten Unkosten verknüpft. Noch weitergehend als Amerika, das im Übrigen auch die ausländische Flagge von allen Staatstransporten zur See ausgeschlossen hat, beabsichtigt man in England nunmehr für fremde Flaggen die Anwendung der ganzen Reihe britischer Schiffahrtsgesetze hinsichtlich der Bemannung, der Ladelinie und Beladung, hinsichtlich der Ausrüstung und Verproviantierung mit ihren einschneidenden, für englische Verhältnisse zugeschnittenen Bestimmungen. Wenn die Heißsporne jenseits des Kanals ihren ganzen Wunschzettel sogenannter Schutzmaßregeln für die heimische Schiffahrt durchbringen, so ist damit der aufsteigenden Entwicklung der gesamten Weltschiffahrt ein Hieb versetzt worden, der kaum wieder gut zu machen ist.

Dem mit den Verhältnissen weniger Vertrauten könnte es ja scheinen, als ob die Sache gar nicht so schlimm wäre, weil die Einrichtungen und Lasten, welche den englischen Schiffen auferlegt wären, auch von fremder Flagge getragen werden könnten. Bei solcher Auffassungsweise würden aber zwei schwerwiegende Dinge ganz außer acht gelassen. Einmal bliebe unberücksichtigt, daß Schiffe anderer Flagge gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ihres Landes zunächst mit den besonderen, häufig mit großen Unkosten verbundenen Einrichtungen ausgerüstet sein müssen, wie die jeweilige seefahrtstreibende Nation sie zur Sicherheit von Schiff und Ladung und zur Wohlfahrt der Mannschaft für nötig hält. So ist beispielsweise, wie nachgerade allgemein bekannt sein dürfte, aber leider nicht von allen politischen Parteien in notwendiger Weise beherzigt wird — so ist beispielsweise unsere eigene Schiffahrt durch die sozialpolitische Gesetzgebung, wenn man die große Mehrzahl unserer Reedereien in Betracht zieht, bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet, wie das von berufener Seite (»Hansa« Nr. 25 S. 296) auch in eindringlicher und mahnender Weise mit den Worten kundgegeben ist, daß sie nicht um einen Groschen mehr belastet werden können.

Der zweite unbeachtet gelassene Gesichtspunkt wäre der: Es ist tief in der menschlichen Natur begründet, daß Ausländer, namentlich wenn ohnehin schon eine Art Gegnerschaft oder eine Art von Rivalität zwischen den betreffenden Nationen besteht, bei behördlichen oder gerichtlichen Maßnahmen nicht mit demselben Maße von Wohlwollen behandelt werden wie Einheimische. Mögen die Richter auf ihre Weise noch so objektiv urteilen: wer strengt leichten Herzens im Auslande einen Prozeß an, z. B. in Kollisionssachen, oder wer steht nicht unter dem Eindruck, wer hat nicht die Überzeugung, daß gegebenenfalls gesetzliche Bestimmungen mit größerer Strenge gegen ihn ausgelegt und gehandhabt werden, vollends dann, wenn unter der Parole: »Schutz der heimischen Schiffahrt« die öffentliche Meinung erregt, die Geister in Bewegung gesetzt worden sind! Manche Bergungsaffaire der letzten Zeit und die durch richterliches Urteil festgesetzten außerordentlich hohen Beträge für Bergung oder Hilfeleistung auf See haben die Überzeugung bei uns zu Lande nur befestigt, daß man in solchen Dingen im Auslande sich in der ungünstigsten Position befindet.

Den Reigen der übrigen Nationen in der Aufrichtung von Hemmnissen für fremde Flaggen hat sich neuerdings auch Italien angeschlossen. Es ist dort ein Gesetzentwurf eingebracht, welcher den ausgesprochenen Zweck verfolgt, auswärtige Flaggen grundsätzlich von der italienischen Küstenschiffahrt auszuschließen und dieselben nur in ganz besonderen Fällen zuzulassen. Ähnliche Beschränkungen sind in vielen Staaten in Kraft getreten; so begünstigt beispielsweise Frankreich die eigene Flagge bei der Ausfuhr nach seinen Kolonien, wie es bisher auch, seit 1899, auswärtige Schiffe von seinem Seeverkehr mit Algerien ausschloß.

Wie allgemein bekannt, haben in den Häfen der kleinen außereuropäischen Staaten z. B. in den Republiken Südamerikas die Schiffe häufig mit den manigfaltigsten Scheerereien und Schwierigkeiten, die Zeit und Geld kosten, zu kämpfen. Von der Aufzählung der besonderen Erschwernisse, die hier öfter der Schiffahrt gemacht werden, kann hier abgesehen werden. Aber erwähnt mag noch werden, daß die Hemmnisse, die in neuerer Zeit der Entwicklung der Schiffahrt durch die außerordentlich strengen und kostspieligen Quarantäne-Maßregeln in manchen Fällen in den Weg gelegt werden, ein weiteres Glied bilden in der Reihe von Beschrän-

kungen, die ungünstig die Schiffahrtsentwicklung beeinflussen.

Nicht ohne Besorgnis schauen viele nach dem Schauplatz des heißen Ringens in Ostasien. Wie sehr sich die Dinge dort in wenigen Jahren verändert haben, welche Interessen dort für Seehandel und Schiffahrt auf dem Spiele stehen, sieht man aus der erstaunlichen Tatsache, daß Hongkong hinsichtlich des Verkehrs der zweitgrößte Hafen der Welt geworden ist. Wird Japan dort in den gewaltigen Kämpfen die Vorherrschaft erringen oder sein Gegner? Wer dort das Übergewicht erlangen wird, der wird, soviel darf man mit einiger Sicherheit voraussagen, in wenigen Jahren die erlangte Machtstellung stark für das eigene wirtschaftliche Interesse in die Wagschale werfen und die Schiffe anderer Flaggen werden einen Wandel wahrnehmen, der mindestens sehr unerwünscht ist und ihrer Tätigkeit hindernd und hemmend in den Weg tritt. Der Gang der Dinge scheint darauf hinzuweisen, daß eine ausschlaggebende Stellung Japans am ehestens geeignet erscheint, unliebsame Verschiebungen hervorzurufen und der freien Ausgestaltung der Schiffahrt Hindernisse zu bereiten.

Aber wie sich die Dinge auch hier und allerorts entwickeln mögen, immer sollten wir uns vor Augen halten, daß wie im Leben der einzelnen Menschen unter sich, so auch im Verkehr der Nationen und deren Angehörigen die eine Wahrheit als unumstößliche Gewißheit bestehen bleibt: der Starke wird vermöge seiner Stellung mit Respekt empfangen und behandelt, er findet Entgegenkommen, wenn nicht sogar offene Türen, während der Schwache es hinnehmen muß, über die Achsel angesehen und bei Seite geschoben zu werden. Wir sehen überall, daß die Macht ausschlaggebend in den Beziehungen der Völker untereinander ist, daß sie sich bessere Bedingungen auch im wirtschaftlichen Kampfe erwirbt, daß sie auch im feindlichen Wettbewerb Hemmnisse überwindet, Schranken übersteigt, an deren Wegräumung Schwächere scheitern. Möge die werbende Kraft des Kaiserworts, welches mit einem Schlage in unnachahmlicher Weise die vornehmste Aufgabe des Deutschtums klar legte, daß unsere Zukunft auf dem Wasser liege, immer tiefer und nachhaltiger in die weitesten Volkskreise hineindringen und allerseits die Überzeugung wachrufen, daß das »Mächtig zur See«, daß eine stärkere Flotte für uns eine unabweisbare Notwendigkeit ist. Schon allein im Hinblick auf die Aufrechterhaltung, Befestigung und Ausgestaltung unserer handelsmaritimen Stellung! Denn wir sehen überall, daß die Schiffahrt und der Seehandel eines Landes sich desto reicher entfalten, um so selbständiger und besser entwickeln, je machtvoller der Schutz ist, der sie umgibt mit der ständigen Bereitschaft, das ganze Schwergewicht seiner Kraft im vollen Ernst für ihre Lebensinteressen in die Wagschale zu werfen. Aber wir sehen auch, daß Stillstand, Rückgang und Verfall mit der ganzen Misère, die damit verknüpft bleibt, auf die Dauer die unausbleibliche Folge für die Schiffahrt eines Landes ist, wenn der Schutz vernachlässigt wird, wenn die Liebe und Opferwilligkeit des Volks ihn nicht mit den Mitteln ausrüstet, die ihn seiner hohen Aufgabe erst gewachsen machen. Wohin wir das Auge wenden, sehen wir, wie die großen Nationen, die ihre Blicke auf das Meer als der Quelle des Wohlstandes gerichtet haben, ihre Wehrflotten in fieberhafter Hast und mit den größten Opfern vermehren. Und zu unserm Schmerz müssen wir gewahr werden, daß trotz des Flottengesetzes, das jeden vaterländisch gesinnten Mann bei der Annahme mit so großer Genugtuung erfüllte und noch erfüllt, wir wegen des rapiden Ausbaus der fremden Marinen von der knapp behaupteten vierten Stelle unter den Flottenmächten auf die fünfte Stelle herabsinken. Wir sehen, wie unsere handelsmaritimen, unsere volkwirtschaftlichen Interessen steigen, wie unser Überseehandel fast die immense Summe von acht Milliarden Mark erreicht hat. Aber wir sahen auch, wie manche Erscheinungen für die Entwicklung der Schiffahrt keineswegs erfreuliche Aussichten bieten, ganz abgesehen von den ernsteren Besorgnissen, die die Ereignisse neuester Zeit wachrufen. Da heißt es sich beizeiten einzurichten, ehe es zu spät ist. Wer die Deiche, die unsere Küstenstriche umsäumen, die sie schützen vor der Sturmflut und dem Verderben, nicht instand hält, ladet eine schwere Verantwortung auf sich. Unsere zweitgrößte Handelsflotte der Welt bedarf eines stärkeren Schutzes als sie unsere fünftgrößte Kriegsflotte darbieten kann; unser enorm gesteigerter Überseehandel verlangt gebieterisch eine machtvollere Wehrmacht zur See, wie sie die Sicherstellung des Exports unserer Industrieerzeugnisse verlangt, von dem die wirtschaftliche Existenz Deutschlands abhängig ist.

Inbezug aber auf die Handelsfahrt und auch ganz allgemein möchte ich diese Betrachtungen ausklingen lassen mit den Worten, mit denen ich vor nunmehr 15 Jahren einen Aufsatz in der naturwissenschaftlichen Zeitschrift »Gaea« schloß: »Von jeher haben die großen Nationen ihre besten Lebenskräfte aus dem Meere geschöpft. Je mehr wir die lebendigen Kräfte aus den breiten Schichten unseres Volkes auf die wogende Hochstraße des Erdballs auf den ewig bewegten Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes der Völker werfen, desto breiter und mächtiger wird sich nach allen Richtungen hin unser Einfluß gestalten und desto größer wird der Segen für unser gemeinsames, großes Vaterland sein.«

Dampferpatente.

Soeben lese ich zu meinem Sonntagsvergnügen die No. 17 der »Seefahrt«. Gleich der erste Artikel: »Unbrauchbare Schiffsoffiziere« beschäftigt sich mit meiner Wenigkeit, und zwar mit dem Briefe, den ich namens meiner Firma an die Auskunftei des Seemannshauses in Kiel gerichtet hatte. Ich habe mich aufrichtig gefreut, in wie richtiger Weise die »Seefahrt« meine Absichten und Ziele erkannt hat, obwohl ihre Bemerkungen fast in einem ironischen Tone gehalten zu sein scheinen. Es ist in der Tat die merkantile Seite der Steuermannstätigkeit, bei welcher die an der Nordsee ausgebildeten Steuerleute für uns im Osten unbrauchbar sind. Daß ich mit dieser Ansicht nicht allein stehe, beweist übrigens der in Ihrer No. 36 veröffentlichte Brief eines sehr erfahrenen Kapitäns einer anderen hiesigen Reederei (S. 433, rechte Spalte). Ich betrachte es übrigens garnicht als einen schweren Vorwurf, wenn ich sage, daß die Nordseesteuerleute auf Ostseedampfern nicht brauchbar seien; ich stelle nur die Tatsache fest und ziehe aus ihr die Folgerung, daß es uns gestattet sein sollte, unsere Leute selbst so auszubilden, daß wir sie brauchen können. Dagegen muß ich meinerseits die von der »Seefahrt« ausgesprochene Ansicht zurückweisen, daß das Fallenlassen der zwölfmonatigen Segelschiffahrtszeit die Sicherheit von Schiff und Menschenleben gefährden würde. Was seit einer langen Reihe von Jahren in England und Norwegen ohne irgend welche nachteiligen Folgen besteht, ist auch in Deutschland ohne solche möglich.

Nachdem ich diesen ersten Artikel gelesen, sehe ich auf dem folgenden Blatte ein Eingesandt: »Dampfer-Fahrzeit«. Zwei Aufsätze gegen die Dampferpatente in einer Nummer? Etwas besseres kann ich mir garnicht wünschen. Je öfter unsere Forderung bekämpft wird, desto mehr muß die Einseitigkeit der Gegengründe auch den Lesern der »Seefahrt« klar werden.

Zunächst spricht der Verfasser jenes »Eingesandt« über die geringe Anzahl der Dampfer in den östlichen Ostseehäfen. Daß selbst für diese geringe Anzahl keine passenden zweiten Steuerleute aufzutreiben sind, sollte ihm eigentlich als ein Beweis des Bedürfnisses dienen, und in der Tat ist die Möglichkeit der Beschaffung passenden Schiffsoffizier-Ersatzes ein erstes Lebensbedürfnis jeder Reederei. In Memel ist bereits ein Teil der dort beheimateten Dampfer verkauft, obwohl sie teilweise einem anderswo noch rentablen Frachtdampfertyp (2000 t Tragf.) angehören. Hält der Verfasser des »Eingesandt« es für gleichgültig, ob es in Ost- und Westpreußen Reedereien gibt oder nicht? Wenn erst die gesetzlichen Vorbedingungen geschaffen sein werden, dann wird die östliche Reederei schon zeigen, daß sie es versteht, sich mit eigener Kraft die erforderlichen Steuerleute heranzubilden.

Damit erledigen sich auch die sonderbaren Äußerungen über Staatsunterstützung. Eine solche hat die Ostsee-Reederei glücklicherweise nie erhalten und nie verlangt; etwas anderes aber sind gesetzgeberische Maßnahmen, die ihr einen gedeihlichen Betrieb ermöglichen sollen. Diese verlangt sie, und wird sie auch in nicht zu ferner Zeit erhalten.

Die Gegner des Dampferpatentes verschieben gar zu gerne die Grundlage der Diskussion. Sie stellen die Wünsche der östlichen Seestädte so hin, als ob nun überhaupt keine Patente mehr für Steuerleute ausgegeben werden sollten, welche auch auf Segelschiffen ausgebildet sind. Was wir verlangen ist nur, daß es auch reine Dampferpatente geben soll. Die Nordsee kann sich ja nach wie vor ihre Steuerleute auf Segelschiffen ausbilden.

Der eigentliche, aber freilich nie eingestandene Grund scheint mir die Befürchtung der jetzigen Steuerleute zu sein, daß die nach einer Gesetzesänderung für den Dampferdienst besonders sorgfältig ausgebildeten Steuerleute von den deutschen Frachtdampferreedereien vorzugsweise und selbst zu besseren Gehältern genommen werden würden. Diese Befürchtung ist auch nicht unberechtigt.

Danzig, 4. Sept. 1904. ***Theodor Rodenacker.***

Rockall.

Von ***Wilhelm Krebs.***

Der Untergang, den der dänische Dampfer »Norge« am 28. Juni 1904 in der Nähe des Rockallfelsens gefunden hat, wird hoffentlich durch die amtliche Untersuchung volle Aufklärung erhalten. Im folgenden sollen nur einige der allgemeineren Beachtung sonst etwas abseitsliegende Tatsachen angeführt werden, die im Zweifelsfalle verdienen, mit berücksichtigt zu werden.

Das nach Handstücken der »Porcupine« - Expedition vom Jahre 1862 bestimmte Gestein, aus dem der Rockallfelsen besteht, der »Rockallit«, wird als Granitporphyr beschrieben. Es ist also anscheinend vulkanischen, wenn auch altvulkanischen Ursprungs, da auch die jüngsten Porphyre nicht über die Kreidezeit hinausreichen. Die Nachbarschaft des jungvulkanischen Island gibt dem Gedanken an vulkanische oder überhaupt seismische Vorgänge in der Nähe des verhängnisvollen Felsens immerhin etwas vermehrte Wahrscheinlichkeit. Tatsächlich ist in nicht allzusehr verschiedener Entfernung als derjenigen Islands der Rockallfelsen auch nach Osten, Südwesten und Westen von Stellen umgeben, an denen innerhalb des letzten Halbjahrhunderts Seebeben zur Beobachtung gelangt sind.

An der isländischen Küste selbst ist bisher allerdings nur ein einziges eigentliches Seebeben beobachtet worden. Es war auch nur eine schwache Erschütterung, die am 1. Juni 1786 das Schiff des Admiral *Löwenhörn* im Hafen von Reikianes betraf. Aber in der Nähe befindet sich eine Meeresstelle, die durch unterseeische Vulkanausbrüche bekannt ist. Die Entfernung von Rockall beträgt etwa 440 Seemeilen.

Südwestlich dieser an der Südweststrecke Islands gelegenen Stelle, unter 59° 40' N-Br. 29° 30' W-Lg. und unter 56° 1' N-Br. 32° 42' W-Lg. wurden bei Tiefseelotungen des »Bulldog« Erhebungen des Bodens zwischen tiefen Meeresstellen gefunden, die mit Basalt und anderen Steinen jungvulkanischen Ursprungs bedeckt waren. In gerader Linie von Reikianes über die erstere dieser vulkanischen Meeresstellen, unter 58° 17' N-Br. 32° 25' W-Lg., also etwa 600 Seemeilen von Rockall, wurde am 1. September 1885 die dänische Brigg »Tjalfe« von einem schweren Seebeben betroffen. Es waren mehrere, verhältnismäßig lang anhaltende Stöße.

»Der erste war außerordentlich stark; das ganze Schiff zitterte und bebte, so daß man glauben mußte, es sei im Begriff zusammenzufallen. Der Stoß dauerte 1—2 Minuten; dann trat eine kleine Pause ein, wonach wieder zwei bedeutend schwächere Stöße folgten, gleichfalls von einer Dauer von 1—2 Minuten. Das Wetter war gut und die See ruhig.« (*E. Rudolph* nach einer Mitteilung des Dänischen Meteorologischen Instituts an die Deutsche Seewarte.)

Schon vier Tage vorher, am 28. August 1885, war dasselbe Schiff unter 57° N-Br. 46° 20' W-Lg. von einer schwächeren, dafür aber ungefähr 10 Minuten lang an-

haltenden Erschütterung heimgesucht worden, dieses Mal während eines Sturmes aus Ostsüdost.

Es entspricht einzelnen Erfahrungen bei Seebeben von ähnlicher Stärke wie desjenigen vom 1. September 1885, daß die Brigg »Tjalfe« ebenso unerwartet hätte leckspringen und untergehen können, wie der Dampfer »Norge«.

Die im Südwesten nächstgelegene Stelle mit Seebeben, ebenfalls neueren Datums, befindet sich nördlich der Azoren, unter nahezu 45° N-Br. $25^1/_2$° W-Lg., also ungefähr 820 Sm. von Rockall. Sie liegt auf einer Geraden, die Rockall mit der von vulkanischen Ereignissen in ihrer Meeresumgebung stark heimgesuchten Azoreninsel Graciosa verbindet. Auf jener Stelle wurde am 28. September 1890 das Schiff »Sierra Lucena« zweimal von Seebeben heimgesucht, deren erstes eine Empfindung verursachte, »gerade als wenn das Schiff an ein Riff gestoßen wäre und über dieses hinweggeschrammt hätte.«

Ein im Osten, 280 Sm. von Rockall bemerktes Seebeben ist wieder älteren Datums. Es fand am 9. März 1869 an der Mündung des Lochy River in den Loch Linne an der Westküste Schottlands statt, gleichzeitig mit einem heftigen Erdbeben.

»Das Meer, welches ganz ruhig war, erhob sich plötzlich und schien sehr erregt; die Fahrzeuge zitterten, wie wenn sie gestoßen wären. Den Schwingungen folgte ein dumpfes Geräusch, doch weniger stark als der Donner (des Erdbebens!); dasselbe dauerte etwa 40 Sekunden; man kann nicht sagen, ob es von oben oder von unten kam.« (*E. Rudolph* nach *A. Perrey's* Notes sur les tremblements de terre.)

Zwei im Süden, 810 Sm. von Rockall, unter 44° und 44° 8' N-Br. und etwa 240 Sm. im Westen der europäischen Küste verzeichnete Seebeben gehören dem vorhergehenden Jahrhundert an. Sie wurden am 31. März 1761 gleichzeitig mit einem Erdbeben bemerkt, von dem Portugal heimgesucht wurde. Wie die zehn im Ärmel- und im Bristolkanal verzeichneten und die in Nord- und Ostseegebieten bemerkten einzelnen Fälle seebebenartiger Erscheinungen gehören sie vielmehr in den Bereich der Erdbebenfluten als in denjenigen des unterseeischen Vulkanismus. [1])

Zur Vermeidung des Verdachtes einer Tendenz, die Gefahren der Schiffahrt im Westen Schottlands um eine neue zu vermehren, teile ich eine alte Positionsangabe über den Rockallfelsen mit, die ermessen läßt, wie viel sicherer die dortige Schiffahrt jedenfalls gegenüber der Klippengefahr durch die neueren Bestimmungsarbeiten der »Porcupine« geworden ist. Jene Angabe ist etwa 100 Jahre alt und findet sich in der zwischen 1807 und 1811 erschienenen »Allgemeinen Handels-Geographie« des Hamburgers *Hermann Kalckmann* (Bd. 5 S. 380). Sie legte den Felsen »Rockol« auf 57° 30' N-Br. 16° 30' W-Lg. von Paris, also 14° 10' W-Lg. von Greenwich. Die genauere Bestimmung der »Porcupine« ergab 57° 36.3' N-Br. 13° 41.5' W-Lg. Sie fand demnach den Rockallfelsen um mehr als 6 Breitenminuten weiter nördlich und um etwa 29 Längenminuten weiter östlich gelegen, als die alte Angabe erwarten ließ.

Ein größerer Schiffsuntergang bei den Rockallfelsen wird tatsächlich aus jener älteren Zeit, aus dem Jahre 1824, in den Zeitungen erwähnt.

Um so mehr muß es befremden, daß in der neueren, durch genauere Festlegung jenes Klippengebietes gesicherten Zeit ein 3300 Registertonnen haltender, erst im vorhergehenden Jahre behördlich besichtigter und von anerkannt tüchtigen Seeleuten geführter Dampfer dort untergehen sollte.

Die Witterung war durchaus günstig. Noch nicht einmal Nebel scheint an dem verhängnisvollen Morgen geherrscht zu haben. Die einzige, dem widersprechende Nachricht stammt vom Fischdampfer »Salvia«. Aber dieser kam von den Fär Öer zurück und traf auf der Unglücksstelle fast 24 Stunden nach der Katastrophe ein. Andererseits liegt von dem geretteten Boote des zweiten Steuermanns der »Norge« die seegerichtliche Aussage eines Matrosen *L. Petersen* vor, gemäß welcher der Rockallfelsen tatsächlich gesichtet wurde, aber erst nach einstündiger Bootfahrt von dem gesunkenen Schiffe aus.

Seegang und Windtrift können nicht bedeutend gewesen sein, da an den Weststationen der britischen Inseln am Vortage teilweise Windstille und am Morgen des 28. Juni 1904 auch nur mäßige Winde beobachtet wurden.

Aus den amtlichen britischen und deutschen Wetterberichten ergeben sich folgende Beobachtungswerte nach Gr. Zeit.

	Sumburgh-Head	*Stornoway*		*Malin Head*		*Blacksod*	*Valencia (Irland)*	
28./6. 1904	8a	7a	8a	7a	8a	8a	7a	8a
Wind	ENE_2	SSE_2	SSE_2	S_4	S_4	SSE_3	SSE_2	SE_6
Seegang . . .	3	2	2	2	2	3	?	4
Himmel . . .	bedeckt	bedeckt	bedeckt	wolkig	aufklarend	wolkig	bedeckt	bedeckt

Diese Werte, besonders wenn man von Seegang und Windstärke an der entlegensten Station, Valencia, absieht, entsprechen den Aussagen des Kapitän *Gundel* von ruhiger See und leichter, zwischen Flannen-Insel und Rockall südlicher Brise. Nach der Luftdruckverteilung waren sie auch nicht anders zu erwarten. Diese wies nach den Dekadenkarten der Seewarte etwa 550 Sm. südwestlich Rockall ein mäßiges, auf 755 mm zu schätzendes Minimum und wenig weiter im Südosten von Rockall ein Maximum von 769 mm auf. Als absolut größte Windgeschwindigkeit im Umkreis jenes atlantischen Tiefs ist der in der Tabelle unter 7a Gr. Z. angegebene Wert für Valencia eingetragen. Im britischen Wochenbericht ist der Wind gegen 8a Gr. Z. am 28. Juni für die britische Westküste überdies ausdrücklich charakterisiert als »leicht aus südlicher Richtung.«

Der Untergang der »Norge« bei diesem der Dampfschiffahrt in jeder Hinsicht günstigen Wetter bietet ein Rätsel, für dessen Lösung zum mindesten statthaft ist, auch ungewöhnliche Verhältnisse in Betracht zu ziehen. Vielleicht ist es aber notwendig.

[1]) Die angezogenen Fälle gehören zu etwa 770 seebebenartigen Erscheinungen, die von mir kartiert sind. Die Karte wird der Zeitschrift „Globus" und einer Druckschrift beigegeben, die unter dem Titel „Beziehungen des Meeres zum Vulkanismus" voraussichtlich während des September d. J. erscheint.

Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel.

Denen, die flüssige Kohlensäure als Feuerschutzmittel auf Schiffen angewandt wissen wollen, muß es zur besonderen Genugtuung gereichen, daß nunmehr auch von so hervorragender wissenschaftlicher Seite wie Herr Professor Dr. *M. Dennstedt*, Direktor des Hamburger chemischen Staatslaboratoriums, sich in ihrem Sinne günstig ausspricht. Wie Herr Gewerberat Dr. *von Schwartz*, Fabrikinspektor für die Herzogtümer Coburg und Gotha, so erklärt auch Herr Prof. *Dennstedt* die Kohlensäure als das vorzüglichste Löschmittel.

»Im Übrigen«, so schreibt der Letztere, »dürfte die Kohlensäure als Feuerlöschmittel auf Schiffen von nichts anderem übertroffen werden, denn das Wasser ist nur dann verwendbar, wenn der Brandherd zugänglich ist; Wasser-

dampf ist nur auf Dampfschiffen zur Verfügung und verlangt besondere Röhrenleitungen; beide, Wasser wie Wasserdampf verderben auch die nicht brennende Ladung.« Ebenso findet die *Gronwaldsche* Behauptung: »Kohlensäure verhütet Gasexplosionen« in dem Gutachten des Herrn Prof. *Dennstedt* ihre volle Bestätigung. Auch der große englische Chemiker *Sir Humphrey Davy*, der Erfinder der nach ihm benannten Davy-Sicherheitslampe, hat bei seinen Arbeiten zur Feststellung der geeigneten Konstruktion der Lampe schon auf die Möglichkeit der Explosionsverhütung mittels Kohlensäure hingewiesen. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen nach dieser Richtung hin gab er bekannt in einem Vortrag, »On the Fire-Damp of Coal Mines and Methods of Lighting the Mines so to prevent its Explosion«, gehalten vor der Royal Society in London und abgedruckt in den »Philosophical Transactions of the Royal Society.« Er sagt:

»Ich fand ferner, daß Explosionen nicht durch feine Drahtnetze oder Drahtgaze gehen. Ich vermengte Azot und Kohlensäure in verschiedenen Quantitäten mit explosiven Methangemengen und fand, daß beide die Explosionskraft verminderten. Azot im Verhältnis von 1 zu 6 Teilen Explosiv-Gemenge (dieses bestehend aus 12 Teilen Luft und ein Teil Methan) hob die Explosionsfähigkeit auf.

1 Teil Kohlensäure zu 7 Explosivgemenge nahm der letzteren ebenfalls die Fähigkeit zu explodieren, sodaß also die Wirkung der Kohlensäure auffälliger ist als die des Azot. Das hat seinen Grund vielleicht darin, daß die Kohlensäure ein größeres Vermögen, Hitze aufzunehmen, besitzt.«

Ist die Kohlensäure imstande Explosionen zu verhüten, dann hat sie nicht die Explosion auf dem Segler »Hans« verursacht; dann ist das Gronwald-System auch nicht für den Unfall verantwortlich zu machen. Wir sind also gezwungen, die Ursache der Explosion auf der »Hansa« anderswo als bei dem Gronwald-Verfahren zu suchen.

Von einzelner Seite ist unter Hinweis auf die Zersetzbarkeit der Kohlensäure der Versuch gemacht worden, dennoch die Anwendung des Gronwald-Verfahrens mit der Explosion auf dem »Hans« in Verbindung zu bringen. Man sagt, die Kohlensäure zerfalle unter gewissen Bedingungen in ihre Bestandteile und erzeuge dann eine Explosion; man könne nicht wissen, ob nicht dieser Zerfall auf dem »Hans« stattgefunden habe. Dieser Einwand ist durchaus unzutreffend. Daß die Kohlensäure beim Zerfall explosiv wird, ist nie bestritten worden, aber dieser Zerfall in ihre Bestandteile (Kohlenoxyd und Sauerstoff) findet nur bei sehr hoher Temperatur statt. In dem ausgezeichneten Buche »Die Feuergefahr im Hause« schreibt Herr Professor Dr. *Dennstedt* ausdrücklich, daß dieser Zerfall erst seinen Anfang nimmt gegen 1200° C., daß er dann bei weiterem Steigen wächst, und daß er erst vollständig wird bei *sehr hoher, unbekannter* Temperatur. Bei sehr großen Feuern, wo es sich um gewaltige Hitzegrade handelt, kann diese Eigenschaft der Kohlensäure von Bedeutung werden; sonst nicht. *So lange nicht nachgewiesen ist, daß auf dem „Hans“ ein Zerfall der Kohlensäure stattgefunden hat, kann auch die Anwendung derselben nach System Gronwald nicht mit dem Unfall in Verbindung gebracht werden.*

Wollte man die Kohlensäure wegen ihrer Zerfallbarkeit bei hohen Temperaturen von der Anwendung bei Schiffsbränden ausschließen, so müßte man Wasser und Dampf gleichfalls bei Schiffsbränden verbieten; denn auch diese Mittel erzeugen beim Zerfall in ihre Bestandteile explosive Gase. Hierüber schreibt Herr Prof. Dr. *Dennstedt* a. a. O., Seite 21:

»Der Zerfall des Wassers in seine Elemente kann bei großen Bränden, wo die Temperaturen bis gegen 2000° C. steigen und große Massen von Mauerwerk, Metallen usw. auf so hohe Temperaturen erhitzt werden, sehr wohl und zwar in ungünstigem Sinne von Einfluß sein. Das zum Löschen in die Glut geschleuderte Wasser wird im Augenblicke verdampft, und ein größerer oder geringerer Teil bis auf die zu seiner Zersetzung nötige Temperatur gebracht. Zwar wird für beide Vorgänge, das Verdampfen und das Zersetzen, Wärme verbraucht; davon ist aber genügend vorhanden, und der momentan entwickelte Wasserstoff wird die Menge der brennbaren Gase vermehren und die Ausdehnung des Flammenmeeres vergrößern, oft nach Richtungen, wohin es am wenigsten vermutet wird.

»Von nicht geringerer praktischer Bedeutung als dieser einfache Zerfall*) des Wassers in seine Elemente ist eine chemische Umsetzung, die es bei hoher Temperatur durch die Kohle erleidet.

»Leitet man Wasserdampf über glühende Kohle, so entzieht der Kohlenstoff dem Wasser seinen Sauerstoff und indem er selbst zu Kohlenoxyd verbrennt, wird der Wasserstoff in Freiheit gesetzt, man erhält also zwei brennbare Gase, Kohlenoxyd und Wasserstoff.

»Bei starken Bränden wird oft der aus dem Löschwasser entstehende Wasserdampf über durch den Brand gebildete glühende kohlige Massen streichen und so die geschilderte Umsetzung vor sich gehen. Zwar wird durch diese Reaktion Wärme verbraucht und dadurch die allgemeine Temperatur erniedrigt, aber indem sich nun die erzeugten Gase mit dem hinzutretenden Sauerstoff der Luft mischen, bilden sie bei der nunmehr folgenden Verbrennung ein hin- und herwogendes Feuermeer und sind damit gefährlicher, als der ursprünglich für sich allein an fester Stelle verbrennende Kohlenstoff.

»Es ist daher ein wohlbewährter Grundsatz rationellen Löschens, niemals mitten in volle Glut einen Wasserstrahl zu schicken, sondern dem Feuer vielmehr allmählich von den Rändern her beizukommen. Von der Berufsfeuerwehr wird gegen diese alte Regel auch niemals gefehlt, man kennt aus Erfahrung die damit verbundene Gefahr auch ohne eine genaue theoretische Begründung, aber oft müssen sich unkundige Personen z. B. auf dem Lande mit Feuerlöschen beschäftigen und diesen kann nicht energisch genug zugerufen werden, niemals Wasser mitten in einen großen Brandherd! Nur in einem Falle, wenn die Ausdehnung des Feuers verhältnismäßig gering ist und große Wassermassen wie mit unseren modernen Dampfspritzen zur Verfügung stehen, dann kann es vorteilhaft sein, das Feuer mit Wasser zu überfluten und es, wie sich der Wehrmann ausdrückt, zu ersaufen.« —

Diese Explosivität des Wassers und Dampfes wird auch von Herrn Dr. *von Schwartz* bestätigt, wenn er auf Seite 82 seines Buches »Feuer- und Explosionsgefahr« schreibt:

»So intensiv physikalisch-löschend Wasserdampf auch wirkt, chemisch darf er, wie auch das Wasser, nicht in Anspruch genommen werden, das heißt, er darf nicht bei einer Löschung in Verhältnisse geraten, welche ihn chemisch in seine Bestandteile zersetzen; dann kann der Dampf und natürlich auch das Wasser recht gefährlich aus einem löschenden Mittel zu einem Explosivstoff werden. Das Wasser und auch der Dampf enthält ein leicht entzündliches Gas (Wasserstoff), das mit Sauerstoff, bezw. Luft, das Knallgas bildet; dieses Knallgas ist schon bei einer Erwärmung von 700 Grad explosiv und jede Flamme, jeder Funke vermag es zum Explodieren zu bringen. Jedes bei einem Brande glühend gewordene Eisenstück, Träger, Säulen etc. haben Temperaturen von 600 bis 1200 Grad, diese Gegenstände sind demnach in der Lage, den Wasserdampf bezw. das Wasser zu zerlegen und aus ihm Wasserstoff und Sauerstoff zu erzeugen, zwei Gase, welche in mechanischem Gemenge bei einem Brande recht viel Unheil anrichten können.«

Solche Knallgasexplosionen finden bei Schiffsbränden viel häufiger statt als man glaubt. Es ist als sicher anzunehmen, daß die sehr heftige Explosion, die z. B. auf dem Dampfer

*) Dieser Zerfall beginnt nach Prof. Dr. Dennstedt schon bei 1000° C. und wird bei 2500° vollständig, also früher als bei der Kohlensäure.

»Bergedorf« während des Brandes bei Messina stattfand, auf das Vorhandensein von Knallgas zurückzuführen ist.

Von welcher geringen Bedeutung die Frage der Zersetzbarkeit der Kohlensäure für die Praxis ist, beweist der Brand auf dem Dampfer »Johannisberger« in Antwerpen. Die Glut bei diesem Brande war jedenfalls eine enorme. Der Kapitän berichtet darüber: »Durch die Macht des Feuers waren eine Menge eiserner Deckbalken, Spanten und Springer glühend geworden, und zerissen diese später, als sie wieder erkalteten, unter furchtbaren Knallen; einige sogar noch nach 4 Tagen.« *Daß sich die Kohlensäure bei diesem enormen Brande nicht zersetzte, beweist der Erfolg.* Mit 4 Flaschen Kohlensäure wurde das Feuer in kaum einer Stunde gelöscht, nachdem die Löschbehörden sich 4 Stunden lang vergebens an dem Brande versucht hatten.

In einem weiteren Artikel soll die angebliche Gefährlichkeit des Mitführens von Kohlensäure, an Bord von Schiffen sowie der Brand auf dem Schiffe »Nesaia« behandelt werden, woran sich dann in einem dritten Artikel die Besprechung des Vorschlags von Herrn Prof. Dr. Dennstedt über die Anwendung von Carbonaten zur Erzeugung von Kohlensäure auf Schiffen anreihen wird.

Theo. M. Stephan.

Schluß des Artikels: „Der transatlantische Schnelldampferbetrieb etc.“ erfolgt in nächster Nummer.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Den Stettiner Oderwerken wurde vom Hafenamt Wismar der Auftrag zur Lieferung eines **Schlepp- und Eisbrechdampfers** zuteil. Das Schiff soll messen: 20.5 × 5.3 × 2.3 m und eine Maschine von 180 ind. Pferdekräften erhalten. Außer seiner Eisbrechertätigkeit soll der Neubau auch zum Auslegen und Einholen von Seezeichen dienen.

* * *

Stapelläufe.

Am 8. September lief von der Werft von Blohm & Voß, Hamburg, der für die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Kosmos« erbaute Schraubendampfer (Nr. 172) »**Elkab**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 429' = 128,32 m × 50' 6" = 15,39 m × 32' 6" = 9,91 m. Die Tragfähigkeit des für die Passagier- und Frachtfahrt nach der Westküste Südamerikas bestimmten Dampfers beträgt 7500 t. Das Schiff hat eine dreifache Expansionsmaschine von 2800 indizierten Pferdekräften, die demselben eine Geschwindigkeit von wenigstens 11 Seemeilen in der Stunde verleihen soll. An Passagierräumen wird »Elkab« Einrichtungen für 40 Passagiere I. Klasse, 26 II. und 44 III. Klasse erhalten. Sieben Querschotten teilen das Schiff in acht wasserdichte Abteilungen, die weitere Einrichtung des Schiffes entspricht allen Anforderungen, die an ein erstklassiges Schiff jetzt gestellt werden.

* * *

Am 8. September lief von der Neptunwerft in Rostock der für die Reederei Otto Zelk, Rostock, erbaute Dampfer »**Clara Zelk**« vom Stapel. Er mißt: 271' × 37' 6" × 19' 6". Als Frachtdampfer mit modernen Einrichtungen unter Aufsicht des Germ. Lloyd gebaut, erhält er eine dreifache Expansionsmaschine von 650 ind. HP. und 13 Atmosphären Kesseldruck. Die Zylinder sind: 455 × 755 × 1220 mm im Durchmesser. Der Hub der Maschine ist 840 mm. In der Kesselanlage finden sich zwei einzylindrige Röhrenkessel von 250 qm Heizfläche.

* * *

Auf der Hamburger Werft von J. H. N. Wiechhorst lief am 8. September der 1200 t große Dampfer »**Mühlheim**« für die Elbe-Rhein-Linie glücklich vom Stapel.

* * *

Am 12. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Flensburg neuerbaute Dampfer »**Kanal III**« glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Abmessungen: 125' × 24' × 11'. Tragfähigkeit 350 t bei einem mittleren Tiefgang von 11'. Die Ablieferung des Schiffes erfolgt Anfang Oktober d. J.

* * *

Probefahrten.

Der für die Düsseldorfer Firma Gebr. Goedhardt auf der Danziger Werft von J. W. Klawitter erbaute Saugbagger »**Galveston**« machte am 5. September seine Probefahrt, auf der $10^1/_2$ Knoten als eine sehr zufriedenstellende Leistung erzielt wurden.

* * *

Am 6. September fand die Probefahrt des von G. Seebeck A.-G., Geestemünde, für die Deutsche Dampffischereigesellschaft »Nordsee« erbauten Fischdampfers »**Schleswig**« statt, auf der das Schiff mehr als 11 Knoten lief.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Das Reichsmarineamt hat für die gegenwärtig stattfindenden Flotten- und Landmanöver eine Anzahl Seeleichter insbesondere von der Ver. Bugsier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft zum Transport von Munition und Pferden gechartert.

* * *

Auf dem im Hamburger Hafen weilenden englischen Dampfer »Bishopgate« sind an toten Ratten Pestkeime gefunden worden. Die nach dieser Entdeckung sofort energisch vorgenommenen Desinfektionen mit Generatorgas haben die Gefahr einer Ansteckung sofort beseitigt, so daß zu Beunruhigungen nicht der geringste Grund vorliegt.

* * *

Nach dem »Oldenburgischen Gesetzblatt« wird für den Amtsbezirk Butjadingen am 1. November d. J. ein Seemannsamt mit dem Sitz in Nordenham errichtet. Es führt die Bezeichnung: Seemannsamt Nordenham.

* * *

Das Schulschiff des Deutschen Schulschiff-Vereins »Großherzogin Elisabeth« hat am 11. September von Bremerhaven aus seine Auslandsreise nach Westindien angetreten. Die ersten Anlaufhäfen sind Plymouth, Madeira und Demerara (Georgetown) in Britisch-Guayana.

* * *

Ausland.

In der Marseiller Ausstandsbewegung hat sich wenig geändert, wenn auch nicht unerwähnt gelassen werden darf, daß sich die Sympathie der Bevölkerung infolge der Frivolität der Arbeiter immer mehr den Arbeitgebern zuwendet. Dadurch, daß die Reeder eine Interessenvereinigung »Union Maritime« nach dem Vorbild der Shipping Federation gegründet haben, erweitern sich ihre Chancen Herr der Situation zu werden und Marseille einen besseren Ruf zu schaffen.

* * *

Da in letzter Zeit von Segelschiffen wiederholt Frachtraten unter den von der »Union« vereinbarten Minimalsätzen wahrscheinlich auf Betreiben der Verlader in San Franzisko abgeschlossen worden sind, sind Untersuchungen im Gange,

von wem — ob event. von Mitgliedern der Union — diese Unterbietungen ausgegangen sind.

* * *

Die kanadischen Schiffahrtsgesellschaften, darunter die Allan Line Steamship Company, die Dominion Atlantic Railway Co. und die Canadian Pacific Railway Co. geben bekannt, daß sie den Fahrpreis für die Reise im Zwischendeck von Liverpool oder London nach Quebec von 3 auf 2 £ herabsetzen.

* * *

Das neuseeländische Gesetz »Coastwise Trade Act 1903«, nach welchem der Küstenhandel in Neuseeland für Schiffe gewisser Länder beschränkt oder verboten werden kann, ist vom 1. Juli 1904 ab in Wirksamkeit gesetzt worden.

* * *

Durch eine Königliche Verordnung ist die »Deposito flotante de carbones Co.« in Barcelona ermächtigt worden, unter bestimmten Voraussetzungen eine schwimmende Kohlenniederlage für die Versorgung von Schiffen im Hafen von Valencia zu errichten.

* * *

Wie das Kriegs-Sekretariat der Vereinigten Staaten bekannt macht, müssen Dampfer, die von Hamburg kommen und die Häfen Ancon und Chrystobal in der Kanalzone von Panama anlaufen, mit einem vom hamburgischen Generalkonsulat der Vereinigten Staaten ausgestellten Gesundheitsattest versehen sein.

* * *

Nach einer Verordnung der chinesischen Zollbehörde soll der Hafen von Weihaiwei als Freihafengebiet angesehen werden.

* * *

Folgende Gebühren für Benutzung der vier Trockendocks in Rotterdam sind festgesetzt worden:

weniger als	401	Brutto kbm	9	Ct.	per	kbm
401 bis	450	»	» 8½	»	»	»
451 »	500	»	» 8	»	»	»
501 »	750	»	» 7½	»	»	»
771 »	1000	»	» 7	»	»	»
1001 »	2000	»	» 6½	»	»	»
2001 »	3000	»	» 6	»	»	»
3001 »	4000	»	» 5½	»	»	»
4001 »	5000	»	» 5	»	»	»
5001 »	7000	»	» 4½	»	»	»
7001 »	10000	»	» 4	»	»	»
10001 »	15000	»	» 3½	»	»	»
15001 »	22000	»	» 3	»	»	»
22001 »	35000	»	» 2½	»	»	»
35001 und darüber			2	»	»	»

Für den Gebrauch der Docks gilt ein Satz von 3 pCt. per kbm pro Tag für die ersten 5 Tage, und für jeden Tag mehr 2 pCt. pro Tag und kbm.

Prüfungswesen.

Donnerstag den 13. Oktober d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu *Geestemünde* eine *Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt* und für *Steuerleute*. Meldungen dazu nimmt bis zum 12. Oktober der Navigationsschuldirektor Herr *Prahm* in Geestemünde entgegen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 14. September. Nach Erledigung der Eingänge, unter denen eine Zuschrift über neue Nachtsignale erwähnenswert ist, beschäftigte sich die Versammlung mit solchen Bestimmungen der neuen Schiffahrtsordnung für die Unterelbe, die nach Ansicht der Lotsen nur schwer eingehalten werden können oder die andererseits den Bedürfnissen der Praxis ungenügend Rechnung zu tragen. Zu der letzteren Kategorie gehört die kleinen Fahrzeugen auferlegte Verpflichtung, sich unter bestimmten Umständen zwischen der Lühemündung und der Nienstedter Leuchtbaake an der Südgrenze des Hauptfahrwassers so nahe zu halten, wie es ihr Tiefgang erlaubt. Der Verein fordert, daß sich solche Fahrzeuge, wenn sie mit raumem Winde segeln, so weit wie möglich an den Seiten der Fahrrinne halten, damit diese für große Seeschiffe freibleibe. Kreuzende Fahrzeuge haben zu wenden, wenn ein Dampfer oder Schlepper durch ein (noch näher zubestimmendes) Signal mit der Dampfpfeife anzeigt, daß sie durch irgend einen Umstand verhindert sind, hinter dem Segler herumzuhalten. Mit Entschiedenheit wendet sich der Verein, indem er seinen früheren Standpunkt aufrecht erhält, sodann gegen die zahlreichen Bestimmungen zur Abgrenzung der Reeden. Außer Cuxhaven und Brunsbüttel, für deren Reeden eine Abgrenzung berechtigt ist, sind die Vorschriften über die Begrenzung anderer Reeden nicht immer so genau zu beobachten, wie sie die Verordnung vorschreibt. Weil diese Paragraphen dazu führen müssen, daß sie übertreten werden, hält der Verein ihr Vorhandensein für schädlich. Aus denselben Gründen wendet er sich auch gegen die außerordentlich mannigfachen Signale, welche die Verordnung zur Kennzeichnung von Schiffahrtshindernissen vorsieht. Diese Signale, weil sie nur selten rechtzeitig genug ausgemacht werden können, verfehlen einmal ihre Wirkung, während sie nach der anderen Seite eher Verwirrung als Klarheit schaffen. Soll der Zweck, den diese Hindernissignale anstreben: den Schiffsverkehr auf der Elbe unbekümmert um Schiffahrtshindernisse aufrecht erhalten zu können, aber erreicht werden, dann wäre es sehr erwünscht, wenn Dampfer mit der Aufgabe stationiert würden, fahrende Schiffe vor solchen Schiffahrtshindernissen rechtzeitig genug zu warnen. Dem Verein ist es sehr wohl bekannt, daß diese Hindernissignale schon seit mehreren Jahren, also vor Inkrafttreten der Schiffahrtsverordnung Gültigkeit gehabt haben, aber er kennt auch ihren geringen Wert. Ist doch noch im vorigen Jahre ein Unglücksfall am hellen Tage geschehen, weil ein fahrendes Schiff die Hindernis-Signale an einem Wrack, das gehoben werden sollte, nicht rechtzeitig genug auszumachen vermochte, um seine Fahrt genügend ermäßigen zu können. Wäre damals dem fahrenden Dampfer, wie es auch anfänglich beabsichtigt wurde, ein Schlepper entgegengeschickt worden, der mit großen Unkosten verbundene Unglücksfall wäre vermieden worden. Der Verein glaubt deshalb, daß die Sicherheit der Schiffahrt auf der Elbe durch Wegbleiben dieser Hindernissignale nicht beeinträchtigt werde, sofern fahrende Schiffe im Einzelfalle durch Schlepper von dem Vorhandensein eines Schiffahrtshindernisses in Kenntnis gesetzt werden. — Nächste Sitzung am 21. September. Tagesordnung: 1) **Fortsetzung der Beratung über die Lokalverordnung auf der Unterelbe;** 2) **II. Steuerleute auf Tourendampfern in der Ostsee.**

Die im Jahre 1886 mit einem Grundkapital von 6 Mill. Mark (wovon bis jetzt 4 Millionen emittiert sind) gegründete **Oberrheinische Versicherungs-Gesellschaft** in **Mannheim** erzielte im Jahre 1903 eine Prämieneinnahme von ℳ 10 347 816.37 und verteilte eine Dividende von 11 % (gegenüber einer Prämieneinnahme von ℳ 8 979 633.39 im Jahre 1902). Diese aufwärts strebende Gesellschaft, welche die Transport-, Unfall-, Haftpflicht-, Glas-, Einbruchdiebstahl- und Feuerrückversicherungs-Branchen in allen möglichen Formen betreibt, ist fortgesetzt darauf bedacht, ihre Einrichtungen auszugestalten, um sich laufend den Bedürfnissen der Zeit anzupassen; sie hat es aber auch verstanden, durch Beachtung größter Pünktlichkeit in ihrer Geschäftsführung, sowie durch prompte und koulante Regulierung der vorkommenden Schäden das Vertrauen des Publikums sich zu erwerben.

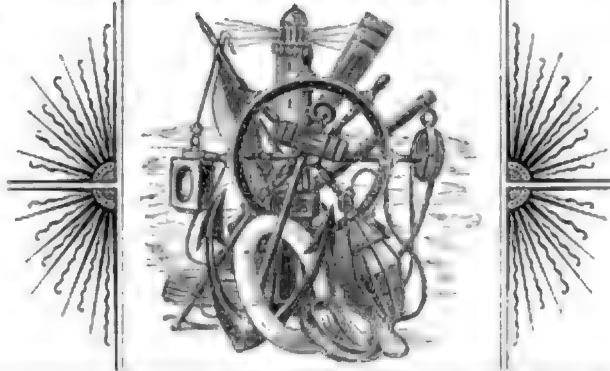
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Zweite Steuerleute auf Tourendampfern in der Ostsee.

Die vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg zur Bearbeitung dieser Materie eingesetzte Kommission erstattet folgenden Bericht:

»Nach § 7a der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft müssen allerdings Dampfer über 700 t in langer und in atlantischer Fahrt 2 Steuerleute fahren. Diese Bestimmung auf Tourendampfer in der Nord- und Ostsee auszudehnen, hält die Kommission zwar für wünschenswert aber für keine Notwendigkeit, denn es würde für die ohnehin um ihre Existenz schwer kämpfenden kleinen Schiffe eine namhafte Belastung sein ohne andererseits den Kapitän und I. Steuermann wesentlich zu entlasten. Denn als II. Steuerleute würden fast immer junge, noch nicht voll ausgebildete Leute in Betracht kommen, die wahrscheinlich, sobald sie die nötige Selbständigkeit erlangt haben, ihr Wissen und Können an einen für sie günstigeren Markt bringen werden, da sich ihnen in der Ostsee schwer eine Aussicht auf ein gutes Fortkommen bieten wird. Die Erfahrung lehrt, daß da (Bremen, Flensburg, Kiel), wo sich Aussicht auf Vorwärtskommen bietet, schon jetzt vielfach 2 Steuerleute auf den in der Ost- und Nordsee fahrenden Dampfern sind.

Fischer. Gronmeyer. Reinicke.«

Eingaben des Verbandes.

Befeuerung der Flensburger Föhrde.

Dem Königl. Preußischen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten gestattet sich der gehorsamst unterzeichnete Verband folgende Beschlüsse, die auf seinem XI. Verbandstage in Berlin am 8. und 9. Februar d. J. einstimmig angenommen wurden, zur hochgeneigten Kenntnis ergebenst zu unterbreiten, mit der Bitte, diesen Angelegenheiten wohlwollende Aufmerksamkeit widmen und nach Prüfung der Sachlage Abhülfe der zurzeit bestehenden Übelstände bewirken zu wollen.

1) *Befeuerung der Flensburger Föhrde.* Befeuerung des Breitegrund event. Verlegung des Kalkgrund-Feuerschiffes nach Breitegrund und Veränderung des Schleimünder Feuer.

Beschluß des Verbandstages:

»Auf dem Breitegrund an der Südspitze, wo jetzt der Süd-Pricken liegt, ein Feuerschiff auszulegen, sowie dieses mit einer kräftigen Sirene auszurüsten, weil in diesem Gewässer oft unsichtiges Wetter vorherrschend.

Sollte es in Ermangelung der hierzu nötigen Geldmittel nicht möglich sein, für diese Bank ein neues Feuerschiff zu beschaffen, so wäre es empfehlenswert, das Kalkgrund-Feuerschiff, welches jetzt mit einem Linsenapparat 6. Ordnung ausgerüstet ist, zu verstärken und nach dem Breitegrund zu verlegen; den Kalkgrund aber an der Stelle, wo jetzt das Feuerschiff liegt, durch eine Leuchtboje zu kennzeichnen.

Das Feuer von Kekenis müßte verstärkt und in ein Feuer 2. Ordnung umgewandelt werden. Es ist jetzt ein Linsenapparat 4. Ordnung. Schließlich müßte das rote Feuer von Schleimünde, welches jetzt mit einem Linsenapparat 5. Ordnung ausgestattet ist, wesentlich verstärt und mindestens mit einem Linsenapparat 3. Ordnung versehen, auch als weißes Blitzfeuer eingerichtet werden.«

Begründung: Von allen Kapitänen, zumal von denen, die in den Tourenfahrten auf der Flensburger Föhrde beschäftigt sind, wird allgemein über die Unzulänglichkeit der Befeuerung der Außenföhrde Klage geführt; diese Klage erscheint durchaus berechtigt, wenn zunächst in Betracht gezogen wird, daß der »Breitegrund«, eine Bank mitten in dem zur Föhrde führenden Fahrwasser liegend, garnicht befeuert, sondern nur durch Pricken gekennzeichnet ist. Ferner entspricht das »Kekenis-Feuer«, trotz seiner in letzter Zeit erfolgten Verstärkung, schon bei etwas umsichtigem Wetter durchaus nicht den gestellten Anforderungen. Weiter ist »das rote Feuer von Schleimünde« so lichtschwach, daß es selbst bei klarer Luft von einer guten roten Seitenlaterne kaum unterschieden werden kann; bei auch nur einigermaßen durch die Witterung geschwächter Sichtweite ist es überhaupt mit Sicherheit nicht zu erkennen.

Diese genannten Feuer stehen an Leuchtkraft weit hinter denen im Sund und in den Belten zurück und sind mit Rücksicht auf den sich stets steigernden Verkehr auf der Flensburger Föhrde einer Verbesserung dringend bedürftig, zumal die Kaiserliche Marine beabsichtigt, neben der in den letzten Jahren bei Murwik angelegten Torpedobootsstation jetzt auch in Sonderburg eine Marinestation einzurichten.

(Schluß folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 39. Hamburg, den 24. September. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Kontrebande — Ansprüche der Mannschaft.

Die aus Deutschen bestehende Mannschaft des vom Wladiwostock-Geschwader beschlagnahmten englischen Dampfers »Cheltenham« hat vor dem Polizeigericht in London erfolgreich Ansprüche (£ 10 à Person) als Entschädigung für die Strapazen und den mangelhaften Unterhalt während der Rückbeförderung von Wladiwostock über Petersburg nach London geltend gemacht. Der Dampfer, der Eisenbahnmaterial von Japan nach Korea brachte, wurde auf See von einem russischen Kreuzer angehalten, nach Wladiwostock geschleppt und dort als gute Prise erklärt. Die Mannschaft behauptete nicht gewußt zu haben, daß Eisenbahnmaterial, weil es Kontrebande darstelle, die Konfiszierung des Schiffes zur Folge haben könne. Diese Erklärung, weil sie aus verschiedenen hier nebensächlichen Gründen als glaubwürdig angesehen wurde, führte zur Verurteilung der Reederei. »Weil die Leute nicht wußten, daß das Schiff Kontrebande an Bord führe und weil die Reederei, die es wußte, unterlassen habe, die Mannschaft davon in Kenntnis zu setzen, sei den Leuten der beanspruchte Schadenersatz zu gewähren«, so lautete das Urteil, gegen das die Reederei sofort Berufung an eine höhere Instanz eingelegt hat. In der »Merchant Shipping Act« wird man vergebens einen Paragraphen suchen, auf den sich der Polizeirichter hätte stützen können. Einerlei, das Urteil liegt vor uns, und man fragt sich, welchen Ausgang würde unter gleichen Verhältnissen die Klage der Mannschaft eines deutschen Schiffes haben können. Sie müßte, sofern der Schiffsmann gemäß § 69 der S.-O. im Sinne der §§ 78, 79 zurückbefördert würde und sofern er für die Dauer der Zurückbeförderung (§ 73) den Betrag der halben Heuer erhalten hätte, abgewiesen werden. Eine Streitfrage könnte vielleicht nur insofern entstehen, als § 73 die Dauer der Rückreise, mit Bezug auf die Zahlung der halben Heuer, von einem Hafen des Großen Ozeans (Wladiwostock) auf zwei Monate (vier mit Segelschiff) festsetzt, während die Eisenbahnfahrt von Wladiwostock über Petersburg nach einem deutschen Hafen natürlich eine ganz erheblich kürzere Zeit in Anspruch nimmt. Bekanntlich bringt § 73 die Dauer der Rückbeförderung, wenn die Reise unter ausschließlicher Verwendung der Eisenbahn zurückgelegt wird, nur dann außer Ansatz, wenn es es sich um Rückbeförderungen aus einem Hafen der Nordsee, des englischen Kanals oder aus einem sonstigen europäischen (§ 82) Hafen handelt. Der Gesetzgeber hat hierbei anscheinend das Vorhandensein der sibirischen Bahn außer Acht gelassen.

* * *

Einfluß flachen Wassers auf den Schiffstiefgang.

Verbreitung verdient eine beachtenswerte Entdeckung des amerikanischen Ingenieurkorps, das, beschäftigt beim Ausbau des nach dem New-Yorker Hafen führenden Kanals, an 33 Dampfern Beobachtungen über die Einwirkung flachen Wassers auf ihren Tiefgang gemacht hat. Anlaß hierzu hatte die wiederholte Wahrnehmung gegeben, daß

Dampfer auf flachem Wasser den Grund berührt hatten, trotzdem der Wasserstand größer als der Tiefstand des Schiffes gewesen war. Diese Erscheinung wurde in den darauf angestellten Beobachtungen als durchaus richtig bestätigt und es ergab sich, daß der Tiefgang des Schiffes mit seiner Größe und Schnelligkeit wuchs. Der Unterschied zwischen dem Tiefgang an der Pier beim Abgang aus dem Hafen und dem von den Ingenieuren an einzelnen flachen Stellen beobachteten war bei einzelnen schnellen Schiffen, wie bei der »Philadelphia« — 4.4 Fuß engl. Während aber bei diesem Schiff achter eine weit größere Zunahme im Tiefgang als vorne beobachtet wurde, war das Verhältnis bei anderen Schiffen umgekehrt. Beim Dampfer »Zealand« beispielsweise 3.7 Fuß vorne und 2.9 hinten. Die Ingenieure führen diese Unregelmäßigkeit auf die Schiffsform zurück und in der Tat soll sich der Schiffskörper der »Philadelphia wesentlich — wie ist leider nicht angegeben — von dem anderer Schiffe unterscheiden. Auf alle Fälle ergiebt sich, wie der New-York Berichterstatter der »Shipping Gazette« schreibt, aus den Beobachtungen die Lehre: auf flachem Wasser, wenn nur einige Fuß Wasser unter dem Boden sind langsam zu fahren.

Über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute.

Hierzu wird uns aus Flensburg geschrieben:

Die neuen Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, die im Reichsgesetzblatt Nr. 2 bekannt gemacht und seit dem 1. Juli d. J. in Kraft getreten sind, haben schon verschiedentlich in der »Hansa« Berücksichtigung gefunden; unter anderem in einer ausführlichen Besprechung in den Nummern 7 und 8 von Herrn Dr. Fulst. Wenn ich mir gestatte, noch einmal auf diese Vorschriften zurückzukommen, so geschieht es, um gleichzeitig einige bemerkenswerte Änderungen in der Abgrenzung der Fahrten in Nahfahrt, Küstenfahrt, kleine Fahrt, mittlere Fahrt und große Fahrt, wie sie im Reichsgesetzblatt Nr. 32 veröffentlicht sind, damit zu verbinden, da die heranwachsende Generation unserer Kapitäne und Offiziere von diesen Änderungen unter Umständen hart betroffen werden kann. Um sie vor Schaden zu bewahren, möge es mir gestattet sein, einige der einschneidensten Änderungen ihnen besonders vor Augen zu führen.

Die Zulassung zur Schifferprüfung für Küstenfahrt, zur Schifferprüfung für kleine Fahrt und zur Steuermannsprüfung ist vom 1. Juli d. J. an bedingt durch die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens bezw. 50-, 60- und 45 monatigen Fahrzeit zur See als D e c k s m a n n.

Dies letztere ist wohl zu beachten, da von dem genannten Zeitpunkte an eine Fahrt als Steward oder Koch nicht mehr als solche gerechnet wird. Von dieser Änderung werden die jungen Seeleute an der ostfriesischen Küste wohl am meisten betroffen werden, da es seit vielen Jahren dort Sitte gewesen ist, die Schiffsjungen, die ihre erste Reise mit kleinen Schiffen, wie Schonern, Galioten oder Kuffen, antreten, als K o c h anzumustern. Wenn auch bereitwilligst zugegeben werden soll, daß ein Koch auf großen Segelschiffen, ganz abgesehen von Dampfern, an den Schiffsarbeiten wenig oder garnicht teilnimmt, und deshalb eine Berechtigung darin liegt, eine solche Fahrzeit nicht mit zur Ausbildungszeit als Seemann zu rechnen, so bleibt doch zu erwägen, daß der Koch auf den genannten kleinen Schiffen das Kochgeschäft gewissermaßen nur im Nebenamt betreibt; im Hauptamt aber Schiffsjunge ist und als solcher eine Ausbildung erhält, die sich der eines Schiffsjungen auf großen Segel- oder Dampfschiffen sicher als gleichwertig an die Seite stellen läßt. Daher scheint es mir sehr hart zu sein, wenn diesen jungen Leuten plötzlich die in solcher Stellung zugebrachte Fahrzeit nicht mehr als solche angerechnet werden sollte; jedenfalls dürfte es sich empfehlen und der Gerechtigkeit diesen Leuten gegenüber entsprechen, wenn, wie dies bei andern Berufszweigen zu geschehen pflegt, neue gesetzliche Bestimmungen erlassen werden, eine nicht allzu kurz bemessene Karenzzeit festgestellt und erst nach deren Ablauf die neue gesetzliche Vorschrift mit ihrer ganzen Schärfe in Anwendung gebracht würde. Dann hätten die jungen Seeleute Zeit, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und würden sich künftig auf diesen Schiffen natürlich nicht mehr als Koch, sondern als Junge anmustern lassen. Geschieht dies nicht, so wird es manchem jungen Seemann passieren, daß ihm ein Jahr und mehr von seiner sauer erworbenen Fahrzeit verloren geht, so daß er erst um so viel später daran denken kann, sich durch den erfolgreichen Besuch einer Navigationsschule für eine höhere Lebensstellung vorzubereiten; jedenfalls kann manchem aus einer so plötzlichen Einführung dieses Gesetzes ein sehr empfindlicher unverschuldeter Nachteil erwachsen.

Von einer zweiten Neuerung werden hauptsächlich diejenigen jungen Seeleute hart betroffen, welche die Schifferprüfung für kleine Fahrt ablegen wollen. Es heißt nämlich im § 5 Absatz 2 des Gesetzes:

»Von der — im Abs. 1 verlangten 60 monatigen Fahrzeit zur See als D e c k s m a n n müssen min-

destens 12 Monate auf Segelschiffen — mit Ausschluß von Küstenfischereifahrzeugen — *außerhalb der Küstenfahrt* nach vollendetem 18. Lebensjahre zugebracht sein. Die Fahrt auf Seeleichtern, auf Küstenfischereifahrzeugen und im Trajektdienst ist nur bis zur Dauer von 30 Monaten anrechnungsfähig.«

Hierbei ist folgendes zu erwägen: »*Küstenfahrt* im Sinne der gesetzlichen Vorschriften ist die Fahrt: *zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluß der Insel Helgoland, jedoch ausschließlich der Strecke nördlich von Aggerkanal und Frederikshavn sowie der Umfahrt um Skagen:*

an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln einschließlich der Insel Bornholm;

an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar mit Einschluß der Insel Öland, soweit diese Fahrt die Grenzen des Nahverkehrs überschreitet.«

Bei dieser Erklärung der Küstenfahrt ist im ersten Absatz der Ausdruck: »die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluß der Insel Helgoland« nicht völlig klar. Nach meiner Auffassung hat der Gesetzgeber hier als Küstenfahrt die Fahrten im Auge gehabt, die in dem angegebenen Bereich vom Festland nach der nahe gelegenen Inselküste und zurück ausgeführt werden, wie solche von Passagierdampfern und kleinen Segelschiffen namentlich im Sommer während der Badezeit und auch sonst wohl oft gemacht werden. Von anderer Seite aber wird, wie ich erfahren habe, die erwähnte Bestimmung so ausgelegt, daß jegliche Fahrt innerhalb der im ersten Absatz angegebenen Grenzen als Küstenfahrt zu betrachten sei. Daraus würde folgen, daß die ganze Schiffahrt in der Ostsee bis diesseits Windau als Küstenfahrt angesehen werden müßte, selbst eine Reise von einem deutschen Nordseehafen nach Stettin, Danzig oder Memel würde nur dann als »kleine Fahrt« angerechnet werden können, wenn nachgewiesen wird, daß das Schiff auf dieser Reise seinen Weg um Skagen und nicht durch den Kaiser Wilhelm-Kanal genommen hat. Sollte diese letztere Auslegung die richtige d. h. die vom Gesetzgeber gewollte sein, was ich allerdings vorläufig bezweifle, so wird mancher von den in der Ostseefahrt beschäftigten Seeleuten, die in den nächsten Jahren die Schifferprüfung für kleine Fahrt abzulegen gedenken, nicht in der Lage sein der obengedachten Anforderung — mindestens 12 Monate Fahrzeit auf Segelschiffen *außerhalb der Küstenfahrt* nach vollendetem 18. Lebensjahre — zu genügen, und dadurch eine empfindliche Störung in seinem Fortkommen erleiden. Auch hier dürfte eine Karenzzeit von einigen Jahren der Billigkeit entsprechen; vor allen Dingen aber wäre es höchst wünschenswert, daß über die *richtige* Auslegung des Begriffs »Küstenfahrt« in dem erwähnten ersten Absatz (§ 1 b) völlige Klarheit geschaffen würde.

Was die angehenden Schiffer für große Fahrt anbetrifft, so werden auch sie von den neuen gesetzlichen Bestimmungen sehr berührt. Im § 7 des betreffenden Gesetzes heißt es:

Die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt wird bedingt durch:

a) »die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24 monatigen Fahrzeit als Steuermann in *mittlerer* oder *großer Fahrt*, oder auf Schiffen von mindestens 400 kbm Bruttoraumgehalt in *kleiner Fahrt* oder als Schiffer auf kleiner Fahrt. Die Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst ist nicht anrechnungsfähig.«

Hiernach kann den Steuerleuten, welche auf solchen Schiffen Dienste tun, die ausschließlich Reisen in der Ostsee bis diesseits Windau ausführen, oder wenn sie nach einem deutschen Nordseehafen fahren und den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzen, die Fahrzeit nicht angerechnet werden, vorausgesetzt, daß meine Auslegung des Begriffs »Küstenfahrt« nicht die unrichtige ist. Dadurch würden natürlich wiederum nicht nur viele junge Steuerleute in ihrem Fortkommen auf längere Zeit zurückgestellt werden, sondern es würde auch künftig den Reedern der erwähnten Schiffe schwer fallen, die nötigen Steuerleute zu bekommen; denn wenn ihnen die Fahrt auf diesen Schiffen nicht als Fahrzeit angerechnet wird, so werden junge strebsame Steuerleute wohl schwerlich geneigt sein, diese Stellungen anzunehmen. Um die bis jetzt in dieser Fahrt arglos beschäftigten Steuerleute vor Schaden zu bewahren, dürfte auch in dieser Beziehung eine Karenzzeit von einigen Jahren zu empfehlen sein.

Da nach § 51 des Gesetzes dem Herrn Reichskanzler die Befugnis zusteht, im Einverständnisse mit der beteiligten Landesregierung in einzelnen Fällen Ausnahmen von den Vorschriften zuzulassen, so empfiehlt es sich für jeden Seemann, wenn er durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen auf längere Zeit am Fortkommen gehindert werden sollte, sich bei Zeiten dieserhalb an den Herrn Reichskanzler zu wenden und auf Grund seiner den früheren gesetzlichen Bestimmungen genügenden Seefahrzeit die Zulassung zu der betreffenden Prüfung zu erbitten.

Seeunfallversicherungsgesetze.

(Schluß.)

Belgien.

Die belgischen Seeleute unterstehen nicht dem Versicherungsgesetz gewerblicher Arbeiter vom 24. Dezember 1904, wohl aber haben sie ein Anrecht auf die Wohltaten der Bestimmung eines der Aufsicht des Staates unterstehenden Fonds (Caisse de Secours et de Prévoyance en Faveur des Marines navignant sous Pavillon Belge). Die Mittel dieses Fonds werden zusammengesetzt: 1) aus Abzügen vom Gehalt der Seeleute, in der Höhe von 4 pCt. für Kapitän und Schiffsoffiziere und 3 pCt. für andere Schiffsleute; 2) aus Beiträgen der Reeder in der Höhe von 1,5 pCt. der bezahlten Heuern; 3) aus Geschenken und Legaten; 4) aus Staatsmitteln, zu denen alle Strafgelder hinzutreten, die durch richterliches Erkenntnis wegen Disziplinarvergehen von den Seeleuten entrichtet worden sind.

Ferner erhält jeder Belgier, sofern er ein Jahr, und jeder Ausländer, wenn er zwei Jahre auf belgischen Schiffen gefahren hat, Unterstützungen für Unfälle, wenn sie eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als vier Tagen nach sich ziehen. Nämlich:

Der im Schiffsdienst verletzte Schiffsmann empfängt zur Unterstützung außer freier Heilbehandlung und Pflege eine Summe, die nicht höher als $^3/_4$ seiner Heuer und nicht niedriger als $9^1/_2$ d täglich sein darf. Anspruch auf eine solche Vergünstigung hat er innerhalb zweier Jahre für die Dauer bis zu sechs Monaten. Seeleute, die infolge eines Unfalles zu Ganzinvaliden geworden sind, erhalten Jahresrenten in der Höhe bis zu 15 £ als Unteroffiziere, Voll- und Leichtmatrosen, Heizer etc. und bis zu 18, 21 oder 30 £ als Schiffsoffiziere oder Kapitäne, nach Maßgabe ihres letztjährigen Einkommens. Hat der Unfall eines belgischen Seemannes seinen Tod zur Folge gehabt, dann haben die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Unterstützung zu Begräbniskosten in der Höhe von 1 £ 4 s für Schiffsleute und 2 oder 3 £ für Schiffsoffiziere oder Kapitäne. Die Witwe und alle Kinder bis zum Alter von 18 Jahren erhalten Renten, die, falls der Verstorbene zur Mannschaft gehört hat, zusammen die Summe von 16 £ 4 s, war er dagegen Schiffsoffizier oder Kapitän, die Summe von 19 bezw. 36 £ jährlich nicht überschreiten dürfen.

Holland.

Mit Ausnahme der in der Küstenfahrt oder auf Seglern bis zu 21 t R. beschäftigten Schiffsleute, unterstehen die holländischen Seeleute nicht den Wohltaten des Unfallversicherungsgesetzes für Arbeiter vom 2. Januar 1901. Für sie ist zu ihrer Unterstützung bei Krankheitsfällen und Unfällen ein staatliches Versicherungsamt eingerichtet, das, sofern der Reeder nicht einen anderen Weg wählt, aus Beiträgen, die allein von den Reedern zu entrichten sind, folgende Vergünstigungen (außer freier ärztlicher Behandlung und kostenloser Medikamente, gewährt:

Bei Unfällen, die eine mehr als dreitägige Arbeitsunfähigkeit nach sich ziehen, erhält der Verletzte vom Unfallstage an bis zur Dauer von sechs Wochen eine Unterstützung in der Höhe bis zu 70 pCt. seiner bisherigen Heuer. Dauert die Dienstuntauglichkeit noch länger an, dann sinkt die Rate, je nach dem Grade der Arbeitsunfähigkeit. (Angaben über Maximalzeit und Mindesthöhe der Raten fehlen.) Stirbt der Schiffsmann infolge des Unfalls, so haben seine Angehörigen zur Deckung der Begräbniskosten ein Anrecht auf eine Monatsheuer. Als Rente empfangen sie jährlich eine Summe in der Höhe von 15 bis zu 60 pCt. des Einkommens, das der Verstorbene zuletzt gehabt hat. Bei der Wiederverheiratung der Witwe oder für Kinder über 16 Jahre fällt die Rente fort.

Dem Reeder, der, wie schon gesagt, allein die Versicherungsbeiträge zu zahlen hat, stehen drei Wege offen, dieser Verpflichtung nachzukommen. 1) Er bezahlt nach Maßgabe einer auf die Heuern bezüglichen Tabelle an das Versicherungsamt Prämien; 2) Er wirkt sich die Erlaubnis vom Versicherungsamt aus, die vorher gekennzeichneten Unterstützungen für seine Besatzung aus seiner Tasche zu zahlen. In solchem Falle ist er von jeder Prämienzahlung befreit; 3) Er erhält vom Versicherungsamt die Erlaubnis mit einer staatlich anerkannten Versicherungs-Gesellschaft einen Vertrag abzuschließen, wonach der Besatzung dieselben Vergünstigungen zuteil werden, wie sie oben als ihr Anrecht erwähnt worden sind.

Dänemark.

Einem verletzten dänischen Schiffsmann steht kein Gesetz zur Seite, das ihm an Land ein Anrecht auf kostenlose Heilung und Verpflegung gibt; im Gegensatz zum gewerblichen Arbeiter, der einem Unfallversicherungs- und Krankengesetz vom 7. Januar 1898 untersteht. Nur für die Besatzungen der Fischerfahrzeuge sieht ein Gesetz vom 3. April 1900 eine Anzahl Vergünstigungen vor, die aus einem Fonds bezahlt werden, dessen Mittel von den Schiffsleuten aufgebracht werden, sofern der Eigentümer des Fischerfahrzeugs zugleich sein Führer ist. Hat der Reeder an Land seinen Wohnsitz, so ist er allein zum Aufbringen der Prämien verpflichtet. Übersteigen die Anforderungen die Kraft der Kasse, so erhält sie Unterstützungen aus dem Staatssäckel.

Bis zur vollendeten 13. Woche erhält der Verletzte kostenlose Heilbehandlung und Verpflegung. Nach dieser Zeit eine tägliche Unterstützung, deren Höhe von dem Grad seiner Arbeitsunfähigkeit abhängig ist. Stellt sich dagegen Totalinvalidität

heraus, dann hat der Verletzte ein Anrecht auf eine Summe bis zu 200 £ und auf eine Unterstützung von 1 s 8 d täglich 13 Wochen hindurch. Im Falle des Todes erhalten die Hinterbliebenen 139 £.

Ver. Staaten von Nord-Amerika.

Im Vergleich mit europäischen Staaten hat die amerikanische Gesetzgebung wenig für die gewerblichen Arbeiter getan, falls sie durch Unfälle oder Krankheiten erwerbsunfähig geworden sind. Die Absicht, ein Unfallversicherungsgesetz zu schaffen, besteht schon seit Jahren, an ihrer Verwirklichung hat es bisher aus politischen Gründen aber immer gefehlt. Immerhin ist der Reeder eines amerikanischen Schiffes verpflichtet, die Kosten der Heilbehandlung und Verpflegung an Bord und an Land für einen verletzten oder erkrankten Schiffsmann zu tragen. Angaben über die Dauer der Fürsorgepflicht des Reeders fehlen. Der Schiffsmann verwirkt sich aber jedes Anrecht auf kostenlose Heilbehandlung, wenn der Unfall auf grobe Fahrlässigkeit (gross negligence) zurückzuführen ist.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Oktober 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 3. Oktober. Über dem östlichen Teile des Ozeans liegt eine tiefe Depression; das Golfstromgebiet gehört einer Einsenkung des Luftdruckes an, die sowohl in der Umgebung von Neufundland, wie nördlich von den Westindischen Inseln Minima enthält. Die Winde über dem östlichen Ozean sind daher vielfach stürmisch, in den mittleren und niedrigeren Breiten vorwiegend westlich, weiter nördlich auch östlich. Über den mittleren Gebieten des Ozeans sind die Winde nordwestlich und nördlich, weiter westwärts veränderlich und nahe der nordamerikanischen Küste meist nördlich.

4. bis 10. Oktober. Von den Ver. Staaten Nordamerikas erstreckt sich eine Zone höheren Luftdruckes bis zu den Küsten Südwesteuropas; nördlich davon lagert eine Depression. Die Winde sind in den mittleren Breiten daher vorwiegend westlich; nur vorübergehend bringen hierin in die Hochdruckzone eindringende Ausläufer der nördlichen Depression durch krimpende und ausschießende Winde Störungen hervor. An den ersten Tagen des Zeitabschnittes sind näher an den europäischen Küsten die Winde vielfach nördlich.

11. bis 14. Oktober. Der östliche und der westliche Teil des Ozeans gehören weit nach Süden reichenden Depressionen an, die durch höheren Luftdruck von einander getrennt sind. Die östliche Depression enthält tiefe Minima, so daß die Winde daselbst vielfach stürmisch sind und in den mittleren Breiten in der Umgebung dieser Minima umlaufen. Weiter westwärts sind die Winde zunächst vorwiegend nördlich, drehen aber mit der Annäherung an die westliche Depression, die langsam ostwärts sich verlagert, nach Süd zurück. Über dem Golfstromgebiet sind die Winde veränderlich.

15. bis 19. Oktober. In den mittleren Breiten treten zahlreiche Minima des Luftdruckes auf, so daß die Winde daselbst sehr veränderlich sind. Besonders hervorzuheben sind ein Minimum westlich von Südwesteuropa, das östliche Winde vor dem Kanal hervorruft, und ein von Westindien nordwärts ziehendes Minimum, das stürmische Winde in Begleitung hat.

20. bis 23. Oktober. Von den nördlicheren der Vereinigten Staaten Nordamerikas erstreckt sich höherer Luftdruck bis gegen Südwesteuropa, während der östliche Teil des Ozeans einer weiter nach Süden reichenden Depression angehört. Die Winde sind daher über den östlichen Meeresgebieten vorwiegend westlich und sehr lebhaft, weiter westwärts werden sie nordwestlich und über dem westlichen Ozean meist nordöstlich und östlich.

24. bis 27. Oktober. Westlich von Südwesteuropa liegt höherer Luftdruck, desgleichen über dem westlichsten Teile des Ozeans; zwischen diesen beiden Hochdruckgebieten erstreckt sich eine Einsenkung des Luftdruckes von Westindien aus nordostwärts bis zum Anschluß an eine den nordöstlichen Teil des Ozeans umfassende Depression. Die Winde über dem östlichen Ozean sind daher westlich und nordwestlich, vielfach stark, auch stürmisch, über dem mittleren Ozean vorwiegend südwestlich, näher an den amerikanischen Küsten nordöstlich.

28. bis 31. Oktober. Über dem größten Teile des Nordatlantischen Ozeans ist der Luftdruck hoch, doch gehören auch noch ferner die östlichsten Meeresteile einer Depression an; so sind, abgesehen von den Gebieten einiger kleiner flacher Depressionen, die Winde vorwiegend nördlich, über dem westlichen Ozean nordöstlich und östlich.

Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwickelung.

(Schluß.)

Da der Nutzen der Dampfturbine für den Schiffsbetrieb nach vorstehenden Erörterungen nicht zu unterschätzen ist und um so einleuchtender hervortritt, je höher die Anforderungen an Geschwindigkeit und Maschinenkraft gestellt werden, so ist es nicht überraschend, daß man in England, dem Geburtslande der Schiffsdampfturbine, bereits den Mut gefunden hat, große transatlantische Dampfer mit Turbinenantrieb als Versuchsschiffe in Bau zu geben. Nachdem die Allan Line vor mehreren Monaten bei Workman, Clark & Co. in Belfast einen Fracht- und Passagierdampfer von 12 000 Br.-R.-T. mit Dampfturbinen in Auftrag gegeben hat, hat jetzt die Cunard Line mit zwei bei John Brown & Co. in Clydebank bestellten Schiffen gleicher Größe diesen Versuch insofern weiter ausgestaltet, als durch Ausrüstung des einen Schiffes mit Kolbendampfmaschinen, des zweiten mit Dampfturbinen ein zuverlässiger und einwandfreier Vergleich zwischen beiden Antriebsmotoren erzielt werden, ihn ähnlicher Weise, wie dies die deutsche Marineverwaltung durch die Bestellung von zwei kleinen Kreuzern desselben Typs mit Kolbenmaschinen und Turbinenantrieb beim Stettiner »Vulkan« bereits vor Jahresfrist angebahnt hat. Dieser neueste Bauauftrag der Cunard Line ist nun von um so größerer Bedeutung, als der Bau der subventionierten beiden Schnelldampfer von 25 Knoten Geschwindigkeit noch immer zurückgestellt ist. Es liegt daher die Vermutung nahe, daß die Vergleichsfahrten dieser beiden Dampfer erst abgewartet werden sollen, bevor über den Bau der beiden Schnelldampfer Entscheidung getroffen wird. Wenngleich die Entwicklung des Schnelldampferbaues hiernach um ein weiteres Jahr verschoben werden dürfte, so kann dieselbe doch nicht als aufgehoben betrachtet werden. Die Frage der Verwendung von Dampfturbinen für den Schnelldampferbetrieb wird daher in Fachkreisen ständig weiter studiert und erörtert werden müssen, um im gegebenen Zeitpunkt mit Erfolg versprechenden Projekten hervortreten zu können.

Nachdem die deutsche Kriegsmarine in richtiger Würdigung dieser Tatsachen mit dem Bau von zwei Dampfturbinen-Maschinensätzen für einen kleinen Kreuzer von 10 000 Pferdestärken und für ein Torpedofahrzeug vorgegangen ist, ist unserer heimischen Schiffbauindustrie Gelegenheit gegeben, mit diesem neuen Schiffsmotor weitere Erfahrungen zu sammeln, so daß sie beim Beginn eines weiteren Wettbewerbs im Schnelldampferbau bereits gerüstet dasteht und mit Erfolg an diese neue Betriebsweise herangehen kann. Auch muß es als ein gutes Omen bezeichnet werden, daß die größere Turbinenanlage auf dem Stettiner »Vulkan« zum Einbau gelangt, welcher nunmehr seit sieben Jahren im Bau von transatlantischen Schnelldampfern unerreicht dasteht. Hoffen wir daher, daß der von England durch die Ausgestaltung der Schiffsturbine gegebene Anstoß zur weiteren Entwicklung des Schnelldampferbaues auch in Deutschland zu weiteren Taten anspornen möge, damit die langjährigen und wichtigen Erfahrungen, welche der deutsche Schiffbau und die deutsche Reederei im Bau und im Betriebe der schnellsten Ozeanriesen zu sammeln Gelegenheit hatte, nicht unbenutzt brachliegen, sondern unter weiterer Ausnutzung der neuesten Errungenschaften der Technik dazu beitragen mögen, daß Deutschland im transatlantischen Schnelldampferbetrieb an der führenden Stelle verbleibt.

Nach Drucklegung vorstehender Zeilen bringt die Zeitschrift »Engineering« vom 6. Mai 1904 die Mitteilung, daß der Kontrakt für den Bau der beiden 25 Knoten-Schnelldampfer zwischen der Cunard Line einerseits und den Werften von John Brown & Co., Clydebank und Swan & Hunter — Tyne — nunmehr endgültig zum Abschluß gelangt ist.

Nach den voraufgegangenen Erörterungen über den zukünftigen Antriebsmotor der Schnelldampfer kann es nicht mehr überraschen, daß beide Schiffe mit Dampfturbinen ausgestattet werden sollen. Auch erscheint es selbstverständlich, daß man das Zweischraubenschiff verlassen wird und gleich auf vier Schrauben übergeht. Dagegen erscheint die erhebliche Vergrößerung des Deplazements und die bedeutende Steigerung der Maschinenkraft auffällig. Die Erbauer scheinen hierbei etwas sicher gegangen zu sein, um allen Möglichkeiten, welche eine umwälzende Bau- und Betriebsweise schaffen kann, gerecht zu werden und den Regierungsvertrag unter allen Umständen zu erfüllen. Nachdem eine Dampfturbinenanlage mit 4 Schrauben gewählt war, war man auch in der Steigerung der Maschinenstärke aus rein technischen Gründen nicht mehr so gebunden, und die in Aussicht genommene Gesamtmaschinenkraft von 66 000 bis 70 000 Pferdestärken ergibt eine Arbeitsleistung von 17 000 Pferdestärken für eine Schraube, ein Wert, welcher von dem Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« bereits überschritten ist. Daß dementsprechend das Deplazement gleichfalls anwachsen mußte, sowohl, um die größeren Gewichte der Maschinen- und Kesselanlage sowie der Kohlen aufzunehmen, als auch, um namentlich für die größere Zahl Kessel und den größeren Kohlenbunker Raum zu schaffen, ist im Hinblick auf die eingehend erörterte Raum- und Gewichtsfrage erklärlich. Und so werden die neuen Cunarder mit einem Deplazement von 32 000—33 000 Tonnen die »Baltic« zwar noch nicht erreichen, aber »Kaiser Wilhelm II.« um 6000 Tonnen überholen. Hierbei besitzen sie eine Schiffslänge von 231.6 m und eine Schiffsbreite von 26.8 m, während bezüglich des Tiefgangs eine Zahl nicht bekanntgegeben ist. Die neuen Cunarder übertreffen demnach »Kaiser Wilhelm II.« in der Länge um rund 16 m, und das neue Kaiserdock in Bremerhaven ist demnach nicht mehr imstande, Schiffe dieser Abmessungen aufzunehmen. Der Kohlenverbrauch der neuen Cunarder wird zu 1000 Tonnen pro Tag angegeben, eine Zahl, welche im Vergleich mit dem Kohlenverbrauch der jetzigen Schnelldampfer als gering bezeichnet werden muß, da der diesem Wert entsprechende Kohlenverbrauch pro Pferdestärke und Stunde von 0.613 kg bei Kolbenschiffsmaschinen noch kaum erreicht ist. Es werden daher bei diesen neuen Turbinenanlagen schon weitere Verbesserungen in bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes Berücksichtigung finden, da die Zylinderkesselanlage mit Howdens induced draught, wie solche bereits auf der »Deutschland« in Betrieb ist, diese günstigen Konstruktionswerte allein nicht rechtfertigen läßt. Auch mit Bezug auf die minutlichen höchsten Umdrehungen, welche bei den Cunardern auf 140 heruntergeschraubt sind, werden die Dampfturbinen weitere Neuerungen aufweisen. Die Turbinenanlage soll derart gegliedert werden, daß die äußeren Schrauben von den Hochdruckturbinen, die inneren von den Niederdruckturbinen angetrieben werden. Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, die äußeren möglichst weit von der Längsschiffsebene anzuordnen, um Platz für die vor den inneren Schrauben weiter vorausgelagerten Seitenschrauben zu gewinnen. Die inneren Schraubenwellen erhalten ferner die Rückwärtsturbinen. Da die Schiffslinien im Achterschiff sehr scharf gehalten werden sollen und überdies das sog. Totholz hinten stark fortgeschnitten wird, so hofft man, eine gegenseitige Beeinflussung der Schrauben zu vermeiden. Auch sollen die Schraubenflügel über die Kontur des Hauptspants nicht hinausragen.

Die Inbaulegung der beiden Cunarder nach vorstehenden Konstruktionsbedingungen bedeutet eine neue Etappe in der Entwicklung des Schnelldampferbaus. Die Probefahrten und die Indiensthaltung dieser Schiffe werden dann lehren müssen,

ob die Dampfturbine tatsächlich berufen sein wird, der Zukunftsmotor der transatlantischen Schnelldampfer zu werden. Auch werden dieselben weitere Aufschlüsse darüber bringen, ob für eine Geschwindigkeit von 25 Knoten der Aufwand einer so gewaltigen Maschinenanlage und eines so bedeutenden Deplazements erforderlich ist. Jedenfalls würde ein geringeres Deplazement mit Bezug auf die Schwierigkeiten beim Anlaufen der Häfen sowie beim Docken ganz am Platze sein. Schon aus letzterem Grunde würde für unsere heimische Reederei die Aufnahme des Wettstreits erschwert werden. Es werden daher technische Bestrebungen wach bleiben müssen, um durch weitere Ausgestaltung der Schiffsturbinen sowie durch eine planmäßige Erprobung der günstigsten Lage und Form der Propeller auf eine günstigere Ausnutzung der Maschinenkraft und damit auf eine Herabsetzung des Deplazements hinzuwirken.

Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel.*)

II.

Ein beliebter Einwand gegen das Gronwald-System ist, daß das Mitführen von Kohlensäure an Bord der Schiffe gefahrbringend sei.

Auf diesen Einwand antwortet Herr Gronwald in seinem Vortrage, gehalten vor dem Nautischen Verein im Januar 1904 mit folgenden Worten:

»Nun, meine Herren, die Dampfkessel sind weit gefährlicher, und doch führt man sie immer noch auf Schiffen! Das englische Handelsamt (Board of Trade), Lloyds, Bureau Veritas etc. fordern, daß die Druckprobe der Kessel auf Schiffen, zweimal so groß sein müsse, als der beim gewöhnlichen Gebrauch der Kessel nötige Druck. (The test to be twice the working pressure for boilers and engines). Die Kohlensäureflaschen haben einen gewöhnlichen Druck von ca. 75 Atm. auszuhalten; sie sind aber auf 250 Atm. amtlich geprüft — also dreimal mehr als nötig«.

»Nun könnte man einwenden: Die Gefährlichkeit der Kohlensäure steigerte sich mit zunehmender Temperatur. Ganz richtig! Aber der Explosionspunkt der Kohlensäureflasche liegt so hoch, daß man die Kohlensäureflasche schon ins Feuer legen müßte, um die Kohlensäure bis zu dem wirklichen gefährlichen Druck von 250 Atm. zu bringen. Nach Hager (Handbuch) ist der Druck der Kohlensäure bei 5 Grad C 40,5 Atm.; bei 15 C 52 Atm.; bei 20 C 58,5 Atm.; bei 30 C 70 Atm.; bei 34 C 80 Atm.; bei 45 C erst 100 Atm. etc.; die Flasche dagegen hält über 250 Atm. aus.«

»Unsere deutschen Eisenbahnverwaltungen, die auf die Verladungen feuer- und explosionsgefährlicher Güter ein wachsames Auge haben, befördern Kohlensäure anstandslos. Das will sagen, daß ihnen von sachverständiger Seite die Beförderung dieses Frachtgutes als ganz ungefährlich bezeichnet worden ist.«

Seitdem die Kohlensäureflaschen aus gezogenem Stahl und in bester Konstruktion hergestellt werden, sind die Unglücksfälle an Land mit Kohlensäure an Zahl verschwindend gegenüber der allgemeinen Anwendung.

Aus den sehr eingehenden Arbeiten des Herrn Dr. Lange geht hervor, daß die Unglücksfälle stets auf Unvorsichtigkeit, resp. erhebliche Nachlässigkeit der Arbeiter zurückzuführen waren, und ein Außerachtlassen der einfachsten Vorsichtsmaßregeln involvierte. Auf Schiffen ist überhaupt nur ein einziger Unfall bisher bekannt geworden und zwar auf einem Donaudampfer, wobei als Ursache ermittelt wurde, daß man die Kohlensäureflasche direkt an einen Dampfkessel gestellt hatte.

Seitens der Kohlensäurewerke wird bei den Exportflaschen die Vorsicht geübt, daß letztere nicht ganz angefüllt werden; auf 1,5 Liter Gefäßraum kommt nur 1 kg flüssige Kohlensäure.

Neuerdings werden auch die Kohlensäureflaschen mit speziell konstruierten Sicherheitsventilen versehen. Diese Ventile treten bei 170 Atm. Druck in Aktion, und gestatten den Gasen dann einen Ausweg. Durch zahlreiche Versuche auch seitens der mechanisch-technischen Versuchs-Anstalt ist festgestellt worden, daß diese Sicherheits-Vorrichtung mit großer Genauigkeit wirkt. Sie ist speziell für die Tropen-Transporte von großer Wichtigkeit.

Das Mitführen von Kohlensäure an Bord von Schiffen ist auch gar nicht mehr neu. Alle Passagierdampfer haben sie für Bierdruck; die kaiserliche Marine hat neuerdings beschlossen die »Brandenburg«-Klasse mit Kohlensäure-Kälteanlagen zur Kühlung des rauchlosen Pulvers zu versehen; die Fracht- und Fleischtransport-Dampfer haben meistens Kohlensäure-Konservierungs-Anlagen an Bord. Das alles bedingt doch das Mitführen von einer größeren Anzahl Kohlensäureflaschen. Auf den Schiffen findet speziell (und zwar auf Kosten des Ammoniak-Verfahrens) die Kohlensäure-Kühlungsmethode immer mehr Eingang. Fast auf allen Schiffen der Hamburg-Amerika Linie befinden sich solche Kohlensäure-Kälteanlagen, ebenso auf vielen Schiffen des Norddeutschen Lloyd, der White Star Line, Union Castle Line, der P. & O., Elder, Dempster & Co., sowie auf vielen Kriegsschiffen aller Nationen. Kohlensäure ist für den Haushalt der Schiffe heutzutage ein Bedarfsartikel geworden, und es ist nie ein Bedenken gegen das Mitführen größerer Mengen Kohlensäure für Kältezwecke laut geworden; warum sollten denn diese Bedenken bei dem Gronwald-System, das doch kaum größere Quantitäten Kohlensäure als wie die zu Kältezwecken erforderlichen mitgibt, stichhaltig sein?

Abgesehen von dem Gebrauch der Kohlensäure für den eigenen Schiffshaushalt ist diese auch in den letzten Jahren ein sehr bedeutender Handelsartikel nach überseeischen Ländern geworden. Es kommt vor, daß die großen deutschen Frachtdampfer zuweilen 300, 400 und 500 Flaschen Kohlensäure als Frachtgut nach Indien, Ostasien oder Südamerika mitnehmen. Die deutsche Kohlensäure-Industrie, in welcher über 20 Mill. Mark angelegt sind, beherrscht nahezu vollständig den Kohlensäurehandel Ostasiens, Indiens und Südafrikas. Gegenüber diesen großen Massen Kohlensäure als Frachtgut ist es uner-

*) *Anmerkung der Redaktion.* Ein Leser fragt: weshalb Herrn Stephan, als Partei, das Wort in dieser wichtigen Angelegenheit gegeben werde? — Zunächst, und zwar auf unser ausdrückliches Ersuchen, zur Rechtfertigung gegen die vielfachen Bedenken, die gegen die Verwendung des hier wiederholt erörterten und zumeist günstig besprochenen Gronwald-Systems laut geworden sind. Die seeamtliche noch nicht abgeschlossene Untersuchung über die Ursachen der Gasexplosion auf »Hansa« spricht bisher nicht für die Verwendung flüssiger Kohlensäure als Mittel zur Verhütung von Schiffsbränden. Da dieses chemische Feuerlöschmittel aber auf mehreren deutschen Schiffen zur Anwendung kommt, ist es da nicht Pflicht und Schuldigkeit der Redaktion der »Hansa« sachkundige Befürworter und Gegner zu einer sachlichen Aussprache zu veranlassen? Wir glauben ja und erhoffen von einer solchen Auseinandersetzung eine Förderung derjenigen Bestrebungen, die für unsere Handelsmarine das Beste wollen. Wir glauben auch, daß das hier zu Tage tretende Material dem Seeamt eine willkommene Handhabe bieten wird, um zu einem abgeklärten Urteil gelangen zu können. Soll die hier angedeutete Absicht aber verwirklicht werden, dann muß zunächst der Angegriffene das Wort nehmen. Und das ist ohne Frage Herr Stephan, der in sachlicher Weise bestrebt ist, die Bedenken abzuwenden, die gegen das Gronwald-System, das er vertritt, anscheinend durch die Gasexplosion auf »Hansa« zu Tage getreten sind.

findlich, warum die wenigen Flaschen Kohlensäure, die zum Gronwald-System gehören, gefahrbringend sein sollen, und ich meine, daß dieser Punkt wirklich als hinreichend geklärt aus der Diskussion endgültig ausscheiden sollte.

Ich möchte im Anschluß hieran die Vorgänge auf der »Nesaia« bei ihrer letzten Reise noch einer kurzen Besprechung unterziehen, um die Wirksamkeit der Kohlensäure und die Notwendigkeit eines energischen Eingreifens so recht vor Augen zu führen.

Das Schiff, mit Kohlenladungen von der Tyne nach Coloso bestimmt, mußte wegen Erkrankung des Kapitän Gehrckens Rio anlaufen, und setzte dann unter Führung des I. Steuermanns die Reise nach Coloso fort. Derselbe berichtet: »Die Temperatur der Ladung war während der Reise ziemlich hoch, ungefähr gleich der Lufttemperatur, stieg dann allmählich bis kurz vor Rio auf 41 Grad C. Auf dieser Höhe hielt sie sich längere Zeit. Etwa in der Nähe der Falkland Insel wurde in einer Nacht ein plötzliches Steigen der Temperatur um 7 Grad beobachtet, so daß die Raumtemperatur jetzt 48 Grad C. betrug«. Der Kapitän meldet nun wörtlich: »Ließ dann sofort 7 Flaschen Kohlensäure einströmen; schon nach 2 Stunden ging die Temperatur um 5 Grad zurück und nach 2 weiteren Stunden um noch 4 Grad. Habe seitdem keine hohe Temperatur wieder gehabt.« Das war doch ein ganz hervorragender Erfolg. Leider blieb der Kapitän jedoch auf halbem Wege stehen, und nutzte seinen ersten so leicht erzielten Erfolg nicht weiter aus.

In Coloso angekommen, wo das Schiff bis zum Löschen der Ladung noch 10 Liegetage hatte, stieß man, als ein Teil der Ladung gelöscht war, auf einen Brandheerd, den niemand vorher entdeckt hatte. Das beweist, daß das Schiff »Nesaia« mit 7 Flaschen Kohlensäure nach System Gronwald einen sehr wahrscheinlich bald nach der Abreise von Rio entstandenen Brand soweit unterdrückte, daß eine längere Seereise zurückgelegt, und Schiff und Ladung wohlbehalten in den Bestimmungshafen gebracht werden konnte, ohne daß jemand eine Ahnung hatte, daß Feuer im Schiffe ist*). Hätte der Kapitän nur einige Flaschen Kohlensäure mehr eingelassen, so wäre der Brand unterwegs so gewißlich erstickt wie er die Temperatur innerhalb weniger Stunden ganz bedeutend herabdrückte. Der Irrtum lag in seiner Auffassung des Begriffes »hohe Temperatur«.

Bei den nun folgenden Löschversuchen zeigte sich ebenfalls wieder ein Mangel an energischem Eingreifen. Wie dort bei den Falkland Inseln so wurde auch hier die Kohlensäure in kleinen homöopatischen Dosen eingelassen, d. h. vergeudet. Das Feuer wurde an einem Sonnabend gegen Abend an derselben Stelle entdeckt, wo bei den Falkland Inseln sich jene plötzliche Temperatur-Steigerung bemerkbar gemacht hatte. Aber der Kapitän ließ jetzt nur 9 Flaschen Kohlensäure einströmen, um dann die Wirkung abzuwarten. Da diese, wie nicht anders zu erwarten war, nicht in dem gewünschten Sinne ausfiel, so wäre das zunächst liegende gewesen, den gesamten Kohlensäurevorrat nun schnellstens einzupumpen. Das geschah jedoch nicht, sondern am Montag wurden sämtliche Luken geöffnet und die Mannschaften ans Umschaufeln der Kohlen gestellt, um so an den Brandherd zu gelangen. Durch dieses Verfahren wurde selbstredend dem Feuer nicht nur neue Nahrung zugeführt, sondern auch die Wirkung der Kohlensäure völlig annulliert, und letztere durch den Luftzug aus dem Raum entfernt. Am Dienstag wurde dieses Verfahren fortgesetzt. Kein Wunder, daß in der folgenden Nacht das Feuer nun erst recht stark zu brennen anfing. Auch jetzt blieb der Kapitän noch bei seiner homöopatischen Behandlungsweise, indem er nur 20 Flaschen Kohlensäure einpumpen ließ. Die im Raum herrschende Wärme befreite nun die Metangase, welche sich mit der im Raume befindlichen Luft zum explosiven Gasgemenge vermischten, das am Mittwoch morgen eine heftige Explosion herbeiführte. Nach der Explosion, die natürlich die vorhandene Kohlensäure aus dem Raum entfernte, wurden wieder sämtliche Luken geschlossen, und der brennenden Ladung wieder nur eine geringe Dosis Kohlensäure gegeben. Nach diesem Programm wurde weiter gearbeitet bis der Kohlensäurevorrat erschöpft war. Hätte der Kapitän bei den ersten Anzeichen des Feuers seinen gesamten Kohlensäurevorrat eingelassen, so wäre der Brand gewiß erfolgreich erstickt worden.

Jedenfalls kann der Mißerfolg dem Gronwald-System nicht zur Last gelegt werden. Auffallend hatte letzteres zu wirken angefangen, aber die weitere Anwendung war von Mißgriffen begleitet. Wenn ein Mensch im strömenden Regen mit einem Schirm unterm Arm einhergeht, so wird doch kein denkender Mensch den Schirm wegen des durchnäßten Zustandes des Schirmbesitzers tadeln können. Die Apparate funktionierten vortrefflich, die Leitung war intakt usw. — das beweist der erste Erfolg bei den Falkland Inseln — aber die richtige Behandlung fehlte.

Daß ich in meiner Auffassung nicht allein stehe, beweist die Diskussion über das Gronwald-System auf dem Deutschen Nautischen Vereinstag in Berlin, beweist auch die Haltung der Assekuranz dem Gronwald-System gegenüber nach dem Unfall.

Im Anschluß hieran will ich noch auf einen andern Einwand gegen das Gronwald-System kurz eingehen. Es ist behauptet worden, die Kohlensäure könne erhitzte Kohlenladungen nicht abkühlen. Es ist unerfindlich, wie man angesichts der Erfahrung zu einer solchen Behauptung gelangt. Speziell auf die Abkühlungsfähigkeit der Kohlensäure wies Herr Professor Dr. L. Häpke schon 1893 in seinem Buche »Die Selbstentzündungen«, Seite 32, hin, als er schrieb: »Die Kohlensäure wirkt sowohl löschend durch ihre feuererstickenden Eigenschaften, wie auch durch die große Abkühlung, welche infolge des Ausströmens in dem Raum entsteht. . . . . . Das Ziel aller Bestrebungen (schreibt er darum) muß auf ein Verhüten der Erhitzung gerichtet sein.« Im Gronwald-System ist dieses Ziel erreicht. Das beweist die Erfahrung. Bei dem Brande auf dem »Steinhöft« bei Finkenwärder wurde beim Beginn des Einlassens der ersten Kohlensäure vorne eine Temperatur von 170 Grad C. konstatiert, und hinten eine solche von 130 Grad. 15 Minuten später, als noch nicht die ersten 8 Flaschen völlig entleert waren, war die Temperatur vorne schon auf 118 Grad und hinten sogar bis auf 86.5 Grad gefallen. Nach weiteren 45 Minuten war die Temperatur vorne auf 65 Grad und hinten auf 53 Grad gesunken. 3 Stunden nach dem ersten Einlassen der Kohlensäure stand das Termometer vorne auf 31 Grad und hinten auf 28 Grad. Nach 22stündiger Einwirkung der Kohlensäure konstatierte die Feuerwehr, daß die Kohle vollständig kalt war (vorne 14 Grad, hinten 13 Grad).

Die Abkühlungsfähigkeit der Kohlensäure geht ferner aus dem Erfolg auf der »Nesaia« bei den Falkland Inseln deutlich hervor: in 4 Stunden eine Temperatur-Reduktion von 9 Grad.

Der Fall »Johannisberger« in Antwerpen, wo ein Großfeuer in nicht ganz einer Stunde mit Kohlensäure gelöscht wurde, beweist doch ebenfalls die Abkühlungsfähigkeit der Kohlensäure.

Bei dem Brande auf dem Dampfer »Umkuzi« in Calcutta war bei dem ersten Einlassen der Kohlensäure im Brandraum die Temperatur des vorderen Zwischendecks 123 Grad F.; eine Stunde später 120 Grad F., noch eine halbe Stunde später 112 Grad F., und wiederum eine Stunde später 109 Grad F., und 6 Stunden nach dem ersten Einlassen 107 Grad F.

Was hat denn diese Temperatur-Reduktionen resp. Abkühlungen bewirkt, wenn nicht die Kohlensäure?

Theo M. Stephan.

---

*) Zugleich auch ein Beweis von der Unzulänglichkeit der allgemein gebräuchlichen Temperatur-Meßröhren (sogenannte Peilröhren). Der Einsender.

Der VI. Kongreß des Internationalen Seerechtsvereins in Amsterdam.

(Comité maritime international.)

Der V. Kongreß in Hamburg vom 25. bis 27. September 1902, der endgültig zur Kollisions- und Bergungsfrage Beschlüsse gefaßt hatte, konnte sich bekanntlich wegen Zeitmangel mit dem dritten Gegenstand seiner Tagesordnung nicht beschäftigen. Dem nächsten Kongreß sollte diese Aufgabe zuteil werden. Er hat sich ihrer in der Zeit vom 15. bis 17. September d. J. nicht entledigt. Zwar wurde lebhaft über Entwürfe gesprochen, die eine in Hamburg beauftragte Kommission verfaßt hatte und in deren Namen der bekannte Generalsekretär des Vereins, Herr Rechtsanwalt Frank, Antwerpen, sprach, aber zu einer Beschlußfassung kam es nur insofern, als die Entwürfe in erster Lesung mit dem Vorbehalt angenommen wurden, daß zu ihnen im nächsten Jahre in Liverpool endgültig Stellung genommen werden solle.

Nachdem unter der erwähnten Einschränkung bestimmt worden war, daß ein Privileg für Hypotheken bestehen solle, wurde folgender Entwurf zur »Zuständigkeit der Gerichte bei Kollisionsfällen« angenommen:

Art. 1. Eine Forderung in Kollisionsfällen kann, nach Belieben des Klägers, ausschließlich gebracht werden:

a) vor das Gericht des persönlichen oder Handelsdomizils des verklagten Reeders oder des Sitzes der betreffenden Gesellschaft;

b) vor das Gericht des Kollisionsortes, wenn dieser in den Territorialgewässern der beteiligten Mächte liegt;

c) vor das Gericht des Hafens, wo das Schiff des Verklagten eingeschrieben ist;

d) vor das Gericht des Ortes, wo das Schiff des Verklagten beschlagnahmt worden ist auch in dem Falle, wo zum Zwecke des Zeugnisses die beschlagnahmten Waren gegen Garantie abgegeben worden sind.

Art. 2. Das Gericht, das zuständig ist, die Hauptforderung zur Kenntnis zu nehmen, wird auch befugt sein, die Gegenklage anzuhören, die der Verklagte gegen den Kläger wegen derselben Kollision erheben könnte.

Art. 3. Die in den vorigen Artikeln genannten Gerichte werden von den nationalen Gesetzgebungen bezeichnet.

Art. 4. Der Kläger kann nur eine einzige Forderung erheben wegen derselben Kollision, auch wenn verschiedene Gerichte in verschiedenen Staaten laut Art. 1 zuständig sein würden, die Sache zur Kenntnis zu nehmen — es sei denn, daß er von dem Verklagten die ihm gerichtlich zugesprochene Genugtuung nicht erlangt habe.

Art. 5. Die im Art. 1 genannten Gerichte werden alle befugt sein, eine Voruntersuchung anzuordnen, um das angewiesene Gericht instand zu setzen, ein richtiges Zeugnis über das Geschehene zu erlangen.

Art. 6. Die Beschlagnahme zum Zwecke der Erlangung der Rechte eines kollidierten Schiffes kann in jedem Hafen der unterzeichneten Mächte geschehen.

a) Die Beschlagnahme darf nur geschehen mit Zustimmung der von den nationalen Gesetzen angewiesenen zuständigen Behörden.

b) Jene Behörde kann dem Kläger auftragen, zu haften für den aus der Beschlagnahme erwachsenden Schaden.

c) Der Eigentümer des beschlagnahmten Schiffes kann die Freigabe fordern, wenn eine genügende Bürgschaft geleistet ist.

d) Die Formalitäten, die zu erfüllen sind, damit die Beschlagnahme rechtsgültig sei, werden in den nationalen Gesetzgebungen geregelt.

Mit derselben Beschränkung, wie sie gegenüber den Beschlüssen zum ersten Gegenstand gilt, wurde nach den »Hamb. Nachr.« folgender Entwurf zur »Beschränkung der Haftbarkeit der Reeder« angenommen:

Art. 1. Wenn der Reeder kraft der Gesetze seines Landes verantwortlich gestellt worden ist für die Handlungen des Schiffskapitäns oder der Bemannung, oder für die von dem Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnis eingegangenen Verträge, ist seine Verantwortlichkeit für jede Reise beschränkt:

a) auf das Schiff oder dessen Wert am Ende der Fahrt, nach Wahl des Reeders;

b) auf die Netto-Ladung für die Dauer der Fahrt;

c) auf die Entschädigungen, die dem Reeder zustehen für allgemeine Havarie, Kollision oder andere, während der Fahrt entstandene Schäden, welche betrachtet werden können als Unkosten, die nötig waren, das Schiff zum Bestimmungsort zu bringen.

Das Recht des Gläubigers bedingt nicht die Schadloshaltung des Eigentümers auf den Versicherer. Die Fahrt wird als beendet betrachtet nach der Entladung der Passagiere und Güter, die laut den Schiffspapieren zur Zeit des Vertragsabschlusses an Bord waren, und falls verschiedene Verpflichtungen eingegangen wurden, nach der Entschiffung aller Waren und Passagiere, die an Bord waren zur Zeit der Ereignisse, welche die Verpflichtungen veranlaßten. Transportiert das Schiff weder Waren noch Passagiere, so wird die Fahrt als beendet betrachtet im ersten angelaufenen Hafen, oder im Hafen, wo es sich aufhält.

Art. 2. Wenn der Eigentümer nach einem Unfall erklärt, auf das Schiff zu verzichten und er diese Erklärung nach Ablauf der Reise nicht einhält, wird er verantwortlich gestellt für den Wert des Schiffes zur Zeit des Verzichtes und ist er verpflichtet, den Unterschied zwischen diesem Werte und dem Werte am Ende der Reise zu vergüten.

Art. 3. In dem im Art. 2 genannten Falle, und wenn der Eigentümer verantwortlich ist für den wirklichen Wert des Schiffes, darf im Ende der Fahrt der klagende Teil zu jeder Zeit eine gerichtliche Schätzung des Schiffes vornehmen lassen, nach Verständigung des andern Teils.

Art. 4. Der Eigentümer hat das Recht, anstatt der Verantwortlichkeit im Art. 1, sich zu verpflichten, für jede Tonne des Schiffes einen Schadenersatz von 8 Pfd. St. zu zahlen.

Art. 5. Wenn Schiff und Ladung mit einer preferenten Schuld belastet sind, zu gunsten von Gläubigern, mit bezug auf welche die beschränkte Verantwortlichkeit nicht gestattet ist, ruht auf dem Eigentümer die Pflicht, erst persönlich jenen Gläubigern die Schuld zu erstatten, unbeschadet der Summe, wofür er verantwortlich ist.

Art. 6. Die in den vorigen Artikeln festgestellte Beschränkung der Verantwortlichkeit wird in Kraft treten bei Verträgen, die von dem Eigentümer des Schiffes geschlossen wurden, insofern deren Ausführbarkeit innerhalb der gesetzlichen Pflichten des Kapitäns liegt, ungeachtet der Möglichkeit einer Verletzung dieser Verträge von seiten eines Mitgliedes der Bemannung; nur die persönliche Schuld des Eigentümers ist hiervon ausgenommen. Die Beschränkung ist auch gültig bei Schaden an Deichen, Kais und anderen Liegenschaften; sie gilt nicht für die Löhne des Kapitäns und der Bemannung.

Art. 7. Wenn nach der Gerichtspraxis die Beschränkung der Verantwortlichkeit für Güterschaden von derjenigen für Personenschaden verschieden ist, wird diese Abmachung nur Geltung haben mit Bezug auf Güterschaden.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Beschädigung D. »Tiberius« durch eine Minenexplosion vor dem Hafen von Wladiwostok. Der in Hamburg beheimatete Dampfer hatte am 14. Mai Sydney mit Kohlen für Tsingtau verlassen. Von der Insel Guam empfing der Kapitän die Nachricht nach der Olga-Bay zu gehen. Als das Schiff nach vierzehntägiger Reise dort ankam, erhielt der Kapitän von dem dortigen Hafenkommandanten den Befehl nach Wladiwostok zu dampfen. Der Dampfer war von einer russischen Firma Bostelmann gechartert und die Kohlen waren für die russischen Eisenbahnen bestimmt. Der Kapitän erkundigte sich nach den Einfahrtverhältnissen in Wladiwostok und erhielt die Auskunft, daß außerhalb des Hafens keine Minen lägen; vor dem Hafen sollte das Schiff auf einen Lotsen warten, der es durch die Minensperre hindurch in den Hafen bringen werde. Am 10. Juni kam »Tiberius« vor dem Hafen von Wladiwostok an und gab das Lotsensignal. Da in Wladiwostok nur ein Lotse ist (ein russischer Offizier), der aber zur Zeit an einer anderen Einfahrt beschäftigt war, mußte der Dampfer mehrere Stunden lang warten. Hierbei geriet das Schiff auf eine vermutlich vom Ankerplatz vertriebene Mine, die mit furchtbarer Wirkung explodierte. Die Räume I und II wurden leck und da das Wasser schnell stieg, legte sich das Schiff auf die Seite. Durch umgreifende Maßregeln gelang es der Besatzung, die bereits die Rettungsboote klargemacht hatte, den Dampfer über Wasser zu halten. Kurz darauf erschien ein russischer Marineoffizier an Bord, der das Schiff durch die ausgelegten Minen hindurch in den Hafen von Wladiwostok lotse. Da das Wasser immer mehr stieg und das Schiff zu sinken drohte, wurde es auf den Strand gesetzt. Die russische Regierung hat den Dampfer angekauft. Der mit dem I. und II. Offizier sowie dem I. und III. Maschinisten vor dem Seeamt erschienene Kapitän glaubt, daß er auf eine japanische Streumine gestoßen sei. Bestärkt in seiner Annahme wird er durch das Ergebnis einer Prüfung über die Art der Herstellung (Vernietung etc.) der Mine. Das Seeamt verkündet folgenden Spruch:*) »Der Dampfer »Tiberius« ist am 10. Juni 1904 vor der Einfahrt von Wladiwostok auf eine Mine gestoßen und ist durch die zur Explosion gebrachte Mine so schwer beschädigt worden, daß er im Hafen auf Grund gesetzt werden mußte. Da dem Kapitän vorher versichert worden war, daß außerhalb der Einfahrt keine Minen lägen und er sich der Einfahrt mit aller Vorsicht genähert hat, wird ihm eine Schuld an dem Unfall nicht beigemessen.«

*) Wir kommen später darauf zurück.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Den Stettiner Oderwerken ist für Stettiner Rechnung der Bau eines **Doppelschrauben-Passagierdampfers** von 35.5 × 5.6 × 2.35 m übertragen worden. Der Dampfer, der im Frühjahr fertig sein soll, wird mit zwei Kompoundmaschinen von ca. 240 HP. ausgerüstet, die dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen sollen.

* *

Die Heringsfischerei »Großer Kurfürst« in Emden hat bei den Nordseewerken in Emden den Bau von **drei Heringsloggern** in Auftrag gegeben.

* *

Stapelläufe.

Der für die Deutsch-Austral. Dampfschiffs-Ges. auf der Werft von Swan, Hunter & Wigham Richardson, Limited, in Newcastle on Tyne im Bau befindliche Dampfer **»Ottensen«** ist am 12. September vom Stapel gelaufen. Das Schiff hat folgende Dimensionen: 380 × 49′ 9″ × 29′ 9″.

* * *

Der auf der Werft von Jansen & Schmilinsky A.-G. in Hamburg für die Fischerei-Ges. »Venus« im Bau befindliche Fischdampfer **»Venus«** ist am 17. September zu Wasser gelassen. Er mißt 115 × 22 × 14. Die Triple-Expansionsmaschine soll 400 HP entwickeln. Die Indienststellung wird Mitte Oktober erfolgen.

* * *

Probefahrten.

Am 14. d. M. machte der von der Hans. Dampfer-Co. (Menzell & Co.) in Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Auftrag gegebene Frachtdampfer **»Marie Menzell«** seine Probefahrt, die nach allen Richtungen hin zufrieden verlief. Das Schiff mißt bei einer Tragfähigkeit von ca. 3550 t 301 × 41′ 2″ × 21′ 3″.

* * *

Am 17. September machte der bei Blohm & Voß für die Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. »Kosmos« erbaute Passagier- und Frachtdampfer **»Esne«** eine Probefahrt, die sich von Hamburg bis zur Lotsengaliot in Sicht von Helgoland erstreckte. Die nach dem dreifachen Expansionssystem konstruierte Maschine arbeitete ruhig und ohne merkliche Vibration, sie indizierte nahezu 2800 HP. und gab dem Schiffe bei einem mittleren Tiefgang von 15′ eine Fahrt von nahezu 13 Knoten bei 82 Umdrehungen in der Minute.

* * *

Der auf der Neptunwerft, Rostock, erbaute Dampfer **»Kommerzienrat Böckel«** unternahm am 17. September von Warnemünde aus seine Probefahrt, die vier Stunden lang währte und ein befriedigendes Resultat erbrachte. Der Neubau mißt: 210 × 32 × 15′ 1″; die Maschine dieses Dampfers mißt: 365 × 615 × 980 m/m Zyl. Dtr. 680 m/m Hub, die beiden Hauftkessel 3000 × 2700 m/m.

* * *

Am 17. d. M. unternahm der auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, erbaute Frachtdampfer **»Claus Horn«** seine Probefahrt, auf der 13.4 Knoten erzielt wurden. Das Schiff mißt: 67.60 m 221′ 8″ × 10.20 m 33′ 6″ × 4.93 m 16′ 2″.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Dem Deutschen Schulschiff-Verein, dem seit dem 20. Juni 1900 auf die Dauer von fünf Jahren ein Jahres-Zuschuß von Mk. 5000 vom Bremer Staat zuteil geworden ist, wird diese Subvention wahrscheinlich und hoffentlich um weitere 5 Jahre erhalten bleiben, hat doch der Senat bei der Bürgerschaft einen dementsprechenden Antrag eingebracht.

* * *

Der Verein Deutscher Schiffsbauwerften hat beschlossen die für 1906 in Düsseldorf geplante große Schiffbauausstellung aufzugeben. Wie verlautet, wird der Verein nun eine Plan- und Modellausstellung in Berlin beabsichtigen. Auf Vorschlag des Geheimrats Schieß beschloß die Stadtverordneten-Versammlung in Düsseldorf nochmals mit dem Verein wegen der Abhaltung einer großen Schiffsbauausstellung in Verhandlungen einzutreten und unter Umständen die Ausstellung bis 1908 zu vertagen.

* * *

Der bisherige Flügeladjutant des Kaisers, Fregattenkapitän v. Grumme scheidet aus der Marine aus und tritt mit Genehmigung S. M., als Nachfolger des verstorbenen Direktors Ludolph Meyer, in die Verwaltung der Hamburg-Amerika Linie ein.

* * *

Die Südsee-Linie des Norddeutschen Lloyd, die bisher von Sydney über Bismarck-Archipel—Kaiser Wilhelmsland—Niederländisch Indien nach Singapore ging, wird verlegt werden und zwar soll sie in Zukunft von Kaiser Wilhelmsland nach Manila, Hongkong und Kobe weitergeführt werden.

* * *

Am 17. September hielt die vom Nautischen Verein zu Hamburg erwählte Kommission, die sich mit der Beseitigung der Reederhaftung für nautische Vergehen der Schiffsmannschaft in Kollisionsfällen beschäftigen soll, eine längere Sitzung ab. in der beschlossen wurde, die umfangreiche Materie systematisch zu bearbeiten.

* * *

In seiner Sitzung vom 17. September hat sich der Kieler Nautische Verein dafür ausgesprochen, daß es wünschenswert sei, wenn Erhebungen darüber angestellt würden: ob ein einheitliches internationales Schiffsvermessungs-Verfahren (auf der Basis des deutsch-englischen Meßbriefes) zweckmäßig sei und im Interesse der deutschen Reederei liege.

* * *

Ausland.

Am 19. September haben die am Tarifkampfe beteiligten kontinentalen Dampfer-Gesellschaften eine Versammlung in Hamburg abgehalten, in der beschlossen wurde, die Passagepreise 3. Klasse von Amerika nach Europa für die kontinentalen sowohl als auch für die mit ihnen vereinten britischen Linien wesentlich zu erhöhen; nur die am Sonnabend zu gleicher Zeit mit den Cunard-Dampfern abgehenden Schiffe der Verbandslinien werden noch die gleich niedrigen Raten führen wie die Cunard-Linie. Dagegen werden in Österreich und Ungarn weitere Herabsetzungen der Passagepreise vorgenommen.

* * *

Der Ausstand in Marseille, der für die französische Metropole schon von unberechenbarem Schaden ist, hat sein Aussehen nicht verändert, nachdem der Plan, persönliche Engagements mit den Dockarbeitern abzuschließen, anscheinend gescheitert ist. Dagegen haben die Dockarbeiter in Cette und La Rochelle die Arbeit wieder aufgenommen, während die Arbeiterschaft in Brest in einer Gährung ist, deren Ausgang sich noch nicht absehen läßt.

* * *

Beim Bankett des Geographentages in New-York verkündete der Nordpolfahrer Peary, daß der Kiel seines neuen Polarschiffes schon gelegt sei und die Fahrt im nächsten Sommer bestimmt angetreten werde. Das Schiff werde außerordentliche Fortschritte gegen die bisherigen Fahrzeuge dieser Art zeigen, da es sich beim Druck von Eisfeldern hebe, gewaltige Eisbrecher führe und 1500 Pferdekräfte entwickeln könne.

Vermischtes.

Prüfung in der Schiffsbautechnik an der hamburgischen Navigationsschule. Laut Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt soll im Anschluß an die Schifferprüfung auf großer Fahrt eine Prüfung in der Schiffsbautechnik abgehalten werden. Diese wird sich auf folgende Gegenstände erstrecken: 1) Kenntnis der Grundlagen der Schiffsberechnung, 2) praktisches Verständnis der Stabilität, 3) allgemeine Kenntnis des im Schiffsbau zur Verwendung kommenden Materials und seiner Haupteigenschaften, 4) Kenntnis der Grundlagen der Festigkeit in Bezug auf die verschiedenen Beanspruchungen, 5) allgemeine Kenntnis der Klassifikation und Bauvorschriften, 6) allgemeine Kenntnis der Ausrüstung und Unfallverhütungsvorschriften, 7) praktisches Verständnis für die hauptsächlichsten der an Bord vorkommenden Reparaturen in Havariefällen. Denjenigen Prüflingen, welche die Prüfung bestanden haben, wird ein Prüfungszeugnis ausgestellt, worin bescheinigt wird, daß sie sich in der Sonderprüfung über den Besitz von Kenntnissen in der Schiffbautechnik nach Maßgabe der Bekanntmachung der Deputation für Handel aund Schiffahrt vom 13. September 1904 ausgewiesen haben.

Prüfungswesen.

Montag, den 21. November d. J., morgens $8^1/_2$ Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Leer eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum Tage vorher der Navigationslehrer, Herr Hahn in Leer entgegen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 21. September. Nach Stellungnahme zu den Eingängen, setzte der Verein seine Beratung über die Schiffahrtsverordnung auf der Unterelbe fort. Insbesondere wurde gegen die in der Verordnung vorgesehene Kennzeichnung verschiedener Reeden Stellung genommen und damit in Übereinstimmung mit früheren Beschlüssen erneut ausgesprochen, daß der Verein, abgesehen von Cuxhaven und Brunsbüttel, gegen jede Abgrenzung von Reeden sei. Dieser Standpunkt ist umsomehr berechtigt, als auf einigen Reeden (beispielsweise Krautsand) eine Fläche zum Ankern der Schiffe als Reede abgegrenzt worden ist, die bei Ebbe zuweilen trocken liegt. Wenn der Verein davon absieht, diese Wahrnehmung seiner Mitglieder der zuständigen Behörde bekannt zu geben und eine Abänderung der Lokalverordnung zu beantragen, dann geschieht es einmal, weil der hiesige Lotsenverein bereits auf diese Mängel in einer Eingabe hingewiesen hat, andererseits aber auch, weil es für inopportun gehalten wird, Abänderungsvorschläge zu einer Verordnung vorzubringen, die erst seit zwei Monaten in Kraft ist. — Sodann beschäftigte sich der Verein auf Grund des auf S. 460 veröffentlichten Kommissionberichtes über »zweite Steuerleute auf Tourendampfern in der Ostsee« mit diesem Gegenstand, indem er sich nach längerer Aussprache auf den Standpunkt der Kommission stellte. — Angeregt wird hierauf, sich erneut, und zwar veranlaßt durch ein Urteil des Oberlandesgerichts, mit dem Begriffe »mäßige Geschwindigkeit« (Art. 16) zu beschäftigen und ferner zu der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 Stellung zu nehmen, um zu prüfen, ob die gegen die Bestimmung der Fahrzeit der Steuerleute geäußerten Bedenken stichhaltig sind. Nächste Sitzung am 28. September. Tagesordnung: **Lichterführung von Schiffen in bestimmten Lagen.**

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 15. Sept. abgehaltenen Versammlung wurden vier Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen und zwar drei auf Vorschlag der Zentrale Hamburg, ein auf Vorschlag der Nebenstelle Hongkong. Auf der Tagesordnung stand der innere Wert der regelmäßigen geselligen Zusammenkünfte des Vereins. Es entspann sich eine Diskussion darüber, in welcher Weise diese geselligen Zusammenkünfte auf die in dem Stande der Kapitäne und Schiffzoffiziere leider vorhandene Spaltung ausgleichend einwirken könne. — Ferner gelangte zur Besprechung der Umstand, daß nach § 7 der Bekanntmachung, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, seit dem 1. Juli 1904 diejenigen Schiffsoffiziere, welche nach ihrem Steuermannsexamen zwei Jahre auf einem Dampfer der Ostsee, welcher nicht um Skagen oder nicht über Antwerpen hinausfährt, als Schiffsoffizier gefahren haben, nicht zum Schifferexamen zugelassen werden. Diese Neuerung im Prüfungswesen erscheint von einer Tragweite, welche unter allen Umständen eine genaue Untersuchung der zu erwartenden Folgen notwendig mache. Deshalb wurde folgende Resolution gefaßt: Die Versammlung beauftragt den Vorsitzenden diese Sache mit dem Verwaltungsrat genau zu prüfen, um event. im Interesse des ganzen Standes im Seeschifferverbande eine Resolution herbeizuführen, welche zu dem erwähnten § 7 Stellung nimmt.

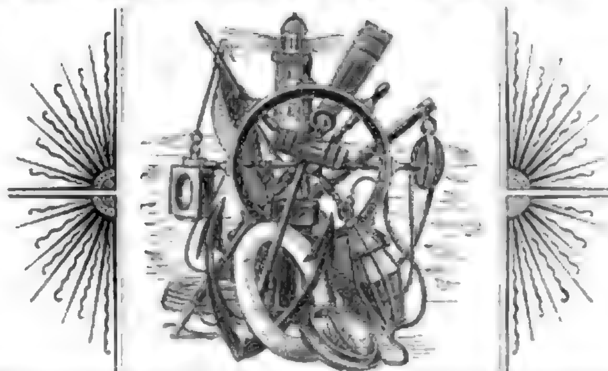
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

(Schluß.)

Eingaben des Verbandes.

Befeuerung der Flensburger Föhrde.

Besonders ist hierbei noch zu berücksichtigen, daß unsere Seeleute gerade in dieser Gegend sehr viel mit trüben Wetter zu kämpfen haben und deshalb kräftiger Feuer und wirksamer Nebelsignale bedürftig sind. In wie hohem Grade dies namentlich in den Herbst- und Wintermonaten tatsächlich der Fall ist, geht aus folgendem Auszuge aus den Aufzeichnungen des Agenten der Deutschen Seewarte in Flensburg hervor, die in den betreffenden Monaten des verflossenen Jahres gemacht worden sind. Danach sind gewesen:

Im Monat	Heitere Tage	Trübe und Regentage	Nebeltage	Im Monat	Heitere Tage	Trübe und Regentage	Nebeltage
Januar	4	16	11	September	5	25	0
Februar	3	11	14	Oktober	0	31	0
März	2	25	4	November	0	30	0
April	2	27	1	Dezember	0	23	8
Mai	5	26	0		21	214	38

Aus dieser Aufstellung ergibt sich während der genannten 9 Monate des Jahres 1903 das folgende: Heitere Tage 21, trübe und Regentage 214, Nebeltage 38. Hierbei ist zu bemerken, daß als trübe Tage solche gelten, an denen es unsichtig in der Kimm ist.

Diese Aufzeichnungen bedürfen keiner weiteren Erläuterung, sie reden eine ernste Sprache und zeigen an sich die Notwendigkeit einer guten Befeuerung und kräftig tönender Nebelsignale in diesem Fahrwasser, wenn die Schiffahrt hier mit Sicherheit betrieben werden soll.

In Erwägung dieser Tatsachen und in weiterer Erwägung, daß die Reederei Flensburgs die bedeutendste im preußischen Staate ist, daß sein Seehandel sich in den letzten Jahren erheblich erweitert hat und daß ferner auch die Kaiserliche Marine wegen ihrer Stationen in Murwik und Sonderburg ein besonderes Interesse an einer ausreichenden Befeuerung dieser Küste hat, darf der Verband wohl erwarten, daß die in Vorschlag gebrachten Verbesserungen wohlwollende Berücksichtigung finden und zur Ausführung gebracht werden, noch bevor große Verluste an Nationalvermögen, veranlaßt durch Schiffsunfälle, sie unabweislich fordern.

2) *Frühzeitige Einziehung von Feuerschiffen in Eiszeiten.* Die zu frühzeitige Einziehung von Feuerschiffen zur Winterszeit in der Ostsee ist bereits früher Gegenstand eingehender Erörterung auf einem Verbandstage gewesen und die Klage ist darüber auf dem diesjährigen Verbandstage erneut zur Sprache gebracht worden, da die Kapitäne der Ostseehäfen, Flensburg, Stettin und Danzig in den Maßnahmen der Aufsichtsbehörden über die Feuerschiffe eine erhebliche Erschwerung der Schiffahrt zu dieser Jahreszeit erblicken.

Es handelt sich in diesem Falle vornehmlich um die Feuerschiffe »Fehmarn-Belt« und »Adlergrund«, welche gegen Anbruch der winterlichen Jahreszeit zu frühzeitig eingezogen worden sind, obgleich die Eisverhältnisse ihre Entfernung von der Station noch nicht erheischten. Hierbei wäre vielleicht in Erwägung zu ziehen, daß es nicht im Interesse einer sicheren Navigierung liegen kann, die Feuerschiffe alljährlich zu einer bestimmten Zeit, ohne Ansehung der Eisverhältnisse, einzuziehen. Wenngleich auch in jedem Jahre an den Feuerschiffen notwendige Reparaturen vorgenommen werden müssen, so wäre wohl anzunehmen, daß diese in einem kürzeren Zeitraume erledigt werden könnten, als es bisher geschehen ist.

Außerdem ist noch zu bemerken, daß eine Wiederauslegung dieser Feuerschiffe in vielen Fällen, ebenfalls ohne Ansehung der Witterungsverhältnisse, zu spät erfolgt ist und daß ferner die Veränderung dieser Seezeichen in den Nachrichten für Seefahrer nicht immer rechtzeitig bekannt gegeben wurde.

Auf Grund dieser Darlegungen, die gleichfalls von der Kaiserlichen Marine unterstützt werden dürften, unterbreitet der gehorsamst unterzeichnete Verband dem Königl. Preußischen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten den auf seinem XI. Verbandstage gefaßten Beschluß:

»Das Königlich Preußische Ministerium der Öffentlichen Arbeiten zu ersuchen, die Feuerschiffe in der Ostsee nicht früher einziehen zu lassen, als eine solche Maßnahme durch die Eisverhältnisse bedingt wird.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 40. Hamburg, den 1. Oktober. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Ein Mittel gegen schlechtes Steuern,
gegen einen Übelstand, dem vielleicht noch ungenügend Rechnung bei mancher Besteckversetzung getragen wird, haben wir in Registrierkompassen, die durch ein Uhrwerk den zurückgelegten Schiffsweg auf Papierstreifen graphisch darstellen. Herr Dr. Caspar, der sich in den letzten Annalen mit dieser Frage beschäftigt und Mitteilungen über verschiedene Systeme unter Registrierkompassen macht, zeigt an einem Beispiel den Wert solcher Registrierapparate. Wir sehen zwei Diagramme. Bei der Herstellung des ersten wußte der Steurer nichts von der Anwesenheit des Registrierkompasses, bei der Herstellung des zweiten war er von der Aufsicht unterrichtet, die an seiner Tätigkeit geübt wurde. Welcher Unterschied im Steuern! Zickzackartig verfolgt das Schiff, das nur selten und dann nur ganz kurze Zeit auf dem in Aussicht genommenen Kurse weilt, seinen Weg durchs Wasser — als der Rudersmann ahnungslos, und wie er es stets gewohnt war, steuerte, während der zurückgelegte Schiffsweg nur geringfügig von der vorgeschriebenen Kurslinie abweicht, als derselbe Rudersmann wußte, daß sein Steuern kontrolliert wurde. Diese beiden Diagramme, stellen sie auch wohl Ausnahmefälle dar, geben doch zu denken. Wird auch nur annähernd so schlecht gesteuert, wie es die eine Darstellung zeigt, dann dürfte manche Strandung, die in Ermangelung anderer Anhaltspunkte auf eine unerklärliche Stromversetzung zurückgeführt werden muß, in einem anderen Licht erscheinen. Wird gesagt, es liegt ja nahe, daß zu den Obliegenheiten des wachthabenden Offiziers auch die Aufsicht über das Steuern gehört, und daß ihm zum Vorwurfe gereiche, wenn der Rudersmann seine Pflicht vernachlässige, so ist ein solcher Einwand an sich ja richtig. Er verliert aber an Stichhaltigkeit, wenn man die Praxis allein sprechen läßt. Ohne Frage wird jeder Wachthabende sein Augenmerk auf das Steuern richten, wie aber, wenn er gewahr wird, daß der Rudersmann trotz verschiedentlicher Verwarnungen schlecht steuert. Entweder er korrigiert ihn ununterbrochen oder er läßt ihn durch einen anderen Steurer ablösen. Im ersteren Falle macht er den Mann konfus und die Wirkung ist entgegengesetzt. Die andere Maßregel läßt sich aber nur auf Schiffen mit großer Besatzung durchführen, wo sie dagegen kaum getroffen zu werden braucht, weil dort meistens erprobte Steurer an Bord sind. Bleiben wir deshalb bei Schiffen mit geringer Besatzung stehen. Ist schlechtes Steuern die Folge mangelnder Geschicklichkeit, dann gibt es überhaupt kein Mittel. Das Steuern ist keine rein mechanische Arbeit, es setzt ein Mitempfinden mit den Eigentümlichkeiten des Schiffes und ein, allerdings durch praktische Erfahrung erworbenes, Vorausschauen seiner Bewegungen voraus. Wem dieses Gefühl abgeht, der wird niemals ein guter Steurer werden. In den weitaus meisten Fällen wird schlechtes Steuern aber durch Gleichgültigkeit und Unaufmerksamkeit verursacht. Der Mann denkt an Gott weiß welche Dinge, nur nicht an seine Pflicht. Auch dieser

Zustand — wir haben ihn doch alle durchgemacht — ist erklärlich. Sein Eintritt würde sich aber erschweren lassen, wenn der Rudersmann wüßte, daß er ständig kontrolliert würde. Durch ein Uhrwerk, das, weil es genau abgestimmt ist, mit minutiöser Genauigkeit jede Unachtsamkeit sofort registriert. Sollte auch dieses Mittel erfolglos sein, wir glauben es aber nicht, dann könnte das Schiffskommando, gestützt auf das Diagramm, den § 43 der Seemannsordnung als letztes Mittel zur Anwendung bringen. Denn ein schlecht steuernder Vollmatrose beweist, »daß er zu dem Dienste, zu dem er sich verheuert hat, untauglich ist«. — Veranlaßt zu diesen Ausführungen sind wir durch eine Verhandlung des Seeamts zu Hamburg über die Strandung des Dampfers „Diana«. Das Seeamt glaubt, daß dieser Seeunfall durch schlechtes Steuern des Rudersmannes herbeigeführt ist. Ein Uretil, das sich auf den vorliegenden Tatbestand und die erfolgte Beweisaufnahme stützt und gewiß erst nach reiflicher Überlegung gefällt ist. Trotzdem wird ihm widersprochen. Wie leicht ließe sich aber die Richtigkeit des seeamtlichen Spruches beweisen, wenn das Schiff mit Registrierkompassen versehen gewesen wäre. Welche Wirkung würde es haben, wenn sich, wörtlich genommen, schwarz auf weiß nachweisen ließe, daß »Diana« im Allgemeinen ihren Kurs in Zickzacklinien verfolgt habe. Diesmal nicht, weil das Schiff schlecht gesteuert wurde, sondern weil es sich, wie die Mannschaft behauptete, sehr schlecht steuern ließ. Aus einer solchen Feststellung würde nicht nur das Seeamt und die Reederei, sondern auch der Erbauer des Dampfers Nutzen ziehen.

* * *

Über die Landungsverhältnisse in Swakopmund veröffentlicht die „Neue Hamburg. Börsen-Halle“ eine Abhandlung über bedeutsame Mitteilungen, die Herr Adolp Woermann dem Blatt auf sein Ersuchen gemacht hat. Herr Woermann ist kürzlich von Swakopmund zurückgekehrt, dessen Hafeneinrichtungen er in Gemeinschaft mit einer Regierungskommission eingehend geprüft hat. War es doch bekannt geworden, daß die Hafenverkehrsverhältnisse dem durch den Truppentransport erhöhten Ansprüchen in keiner Weise gewachsen waren, sodaß die Dampfer, weil die Löschplätze, Leichterfahrzeuge und sonstigen Kommunikationsmittel mit dem Lande ungenügend waren, tagelang mit Pferden und Munition an Bord warten mußten. Als Herr Woermann in Swakopmund ankam, lagen dort zwölf große Schiffe mit etwa 20 000 t Ladung und 2200 Pferden, Mauleseln und Ochsen auf der Reede, die alle der Entlöschung harrten. Es schwammen ferner noch 8 Dampfer mit 20 000 t Ladung und 3400 Tieren, die bis Ende September dort eintreffen sollten. Unter günstigen Verhältnissen konnten an der Mole nicht viel mehr als 300 t täglich gelöscht werden (an der alten Landungsstelle früher etwa 200—250 t täglich durch Boote). Solange das Wetter gut war, traten bis zum Juni keine auffallenden Verkehrsstockungen ein, als aber im Juni, wo die schlechte Jahreszeit anfängt, bedeutend größere Sendungen in Swakopmund ankamen, machte sich die Unzulänglichkeit der Hafeneinrichtungen empfindlich geltend. Und sie wurde zur Kalamität, als plötzlich Ende Juni die Hafeneinfahrt hinter der Mole versandete, wodurch nur 4 bis 5 Stunden täglich gearbeitet werden konnte. Das seit Ende 1903 verbotene Landen an der alten Landungsstelle wurde nun wieder freigegeben, und der Woermann-Linie die Möglichkeit geboten, das in der Zwischenzeit zu Löschzwecken herausgeschickte Material und Personal — 4 Schlepper, 12 Leichter von je 30—35 t, 24 Brandungsboote, 5 Barkassen, 4 Flöße; 600 Kruneger, 400 Matrosen, 80 weiße Arbeiter — entsprechend zu verwenden. Mit Hilfe dieser Unterstützungskräfte ist es der Woermann-Linie, dank ihrer vorzüglichen Organisation, allmählig gelungen 6000 t Ladung und 1800 Tiere in einer Woche an Land zu befördern. Herr Woermann bezweifelt, daß sich derartige günstige Verhältnisse dauernd aufrecht erhalten lassen, weil die zum Bedienen der Boote und zum Löschen an der alten Landungsstelle ganz unentbehrlichen Kruneger aus gesundheitlichen Rücksichten über kurz oder lang sich weigern könnten, gegen irgend welche Bezahlung die Ladungsarbeiten zu versehen. Er werden deßhalb andere Maßregeln notwendig werden. Zwei Möglichkeiten sind gegeben: 1) Eine Ausbaggerung der Fahrrinne hinter der alten Mole. Ihre Verwirklichung wird erschwert wenn nicht unmöglich gemacht durch den dort häufig vorherrschenden hohen Seegang, der die Bagger gefährdet und auch die Herstellung geordneter Verhältnisse, weil erst passende Bagger gebaut werden müßten, hinausschieben würde. Immerhin ist eine Ausbaggerung der versandeten Mole durchaus notwendig. 2) Eine Verlängerung der Landungsbrücke 250 bis 300 Meter ins Meer hinaus. Die Kosten einer solchen Einrichtung dürften nicht im entferntesten an die Summe heranreichen, die für eine Verlängerung der Mole in Frage kommen kann. Werden dann noch die Anschaffungs- und Betriebskosten eines großen Baggers hinzugerechnet, so würden selbstverständlich auch diese Kosten viel mehr werden als diejenigen zum Bau einer Landungsbrücke, für die dem Staat sogar vermehrte Einnahmen zufließen würden. — Der Vorschlag klingt überzeugend und wird, da er von so herverragender Seite gemacht wird, gewiß eine wohlwollende Prüfung von maßgebender Stelle erfahren.

Der Untergang des Dampfers „Mannheim VII" und das deutsche Sturmwarnungswesen.

Von Wilhelm Krebs.

Der Flußdampfer »Mannheim VII«, der am Morgen des 30. März 1897 nahe der hinterpommerschen Küste seinen Untergang fand, gehört nicht zu den verschollenen Schiffen; denn von den 15 Mann seiner Besatzung konnten sich sieben retten. Durch die seeamtliche Verhandlung, die am 23. Juni 1897 zu Danzig zum Abschluß gelangte, wurden auch die unmittelbaren Ursachen des Untergangs hinreichend klargelegt. Von großem aktuellen Interesse aber zu einer Zeit, da das Sturmwarnungswesen der Deutschen Seewarte in Angriffe mit einbezogen wird, die auf ihren Witterungsdienst überhaupt abzielen, ist der aus den Gründen des Seeamtsspruches offensichtlich hervorgehende Zusammenhang, daß jener Schiffsuntergang mit Sicherheit vermieden worden wäre, hätte die Sturmwarnung innerhalb normaler Zeit den Ausgangshafen und die anderen von jenem Dampfer passierten Küstenstationen erreicht.

Die Sturmwarnung wurde am 29. März 9¾ Uhr Vormittags von der Deutschen Seewarte erlassen. Um diese Zeit wurde, laut dem Wetterbericht dieses Tages, »die Küste von Darsser Ort bis Memel gewarnt«. In Pillau, dem Abgangshafen des Dampfers »Mannheim VII«, war die Sturmwarnung aber um 11 Uhr Vormittags noch nicht eingetroffen. Sonst hätte der später mit dem Schiffe untergegangene Kapitän Ernst Schmidt zweifellos die Abreise verschoben. Denn am 28. März hatte er sich dazu schon entschlossen gehabt, da diesen Tag über, bis 8 Uhr abends, daselbst der Sturmball gehißt war.

Das Sturmwarnungssignal wurde am 29. März in Pillau erst um 12 Uhr, in Hela sogar erst um 12 Uhr 45 Minuten gehißt. Für den Dampfer »Mannheim VII«, der Pillau erst um 11 verlassen hatte und nachmittags 5 Uhr schon Leba an der hinterpommerschen Küste sichtete, war das für Pillau bestimmt, für Hela vielleicht zu spät. Aus dem Verhalten des Kapitän Schmidt am 28. März ist wohl zu entnehmen, daß er sonst noch zur rechten Zeit umgekehrt wäre, zumal er die weit schwierigere Aufgabe, einige Torpedoboote von Elbing nach China zu überführen, mit Erfolg gelöst hatte.

Um 5 Uhr nachmittags vor Leba sichtete er allerdings den Sturmball, ohne zur Umkehr veranlaßt zu werden. Das Seeamt äußerte sich darüber:

»Als man um 5 Uhr nachmittags bei Leba das Sturmwarnungssignal erblickte, wäre es richtiger gewesen, sofort umzukehren, statt weiter zu dampfen. Man hätte noch vor Ausbruch des Sturmes Neufahrwasser erreichen können.«

Das ist unzweifelhaft richtig, nach dem schließlichen Ausgang der Fahrt. Aber andererseits hatte Kapitän Schmidt bei dem »damals noch schönen Wetter die Hoffnung, noch zeitig genug Swinemünde erreichen zu können« und nach Aussage der Geretteten sich mit seinem Steuermann dahin beraten, im Notfalle nach Vorübergang der Nacht, »Stolpmünde als Nothafen anzulaufen«.

Tatsächlich gelangte der Dampfer bis Funkenhagen, 112 Kilometer Luftlinie vor Swinemünde, 25 Kilometer vor Kolbergermünde. Dort kehrte er um 1 Uhr 45 Minuten in der Nacht zum 30. März um. Sein Untergang fand am folgenden Vormittag um 9 Uhr in der Nähe von Scholpin statt, also schon etwa 25 Kilometer über Stolpmünde hinaus. An dem Plan, Stolpmünde anzulaufen, war er also verhindert, augenscheinlich durch den unvorhergesehenen Zwischenfall, daß die Dampfsteuerung gebrochen war (um 2 Uhr 30 Minuten in der Nacht) und eine Notsteuerung hatte eingerichtet werden müssen. Die Möglichkeit ist nicht auszuschließen, daß derselbe Zwischenfall auch bei der früheren Umkehr nach einem Nothafen an der preußischen Küste hätte eintreten können.

Auf jeden Fall erscheint es also zu spät, und zwar verhängnisvoll zu spät, daß die Sturmwarnung vom Vormittag des 29. März erst mit mehr als 7 Stunden Verspätung, gegen 5 Uhr nachmittags, zur Kenntnis des Kapitän Schmidt gelangte. Die eigentliche Veranlassung bot das tatsächlich um fast zwei Stunden zu spät erfolgte Aufhissen des Signalballes in Pillau und vielleicht auch das um etwa 2¾ Stunden verspätete Aufhissen in Hela.

Der eingangs gezogene Schluß auf den durch das Schicksal des Dampfers »Mannheim VII« belegten, in diesem Falle geradezu greifbaren Wert der Sturmwarnungen, vorausgesetzt nur, daß sie in normaler Zeit zur Kenntnis gebracht werden, erscheint demnach durchaus berechtigt.

Der obigen Darstellung liegen die Gründe zum 76. Spruch des Seeamts zu Danzig, vom 23. Juni 1897 (Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, Hamburg 1899, Seite 495—502), sowie die Wetterberichte der Deutschen Seewarte zugrunde.

Angebliche neue Untiefen.

Von Wilhelm Krebs.

Es ist etwas viel, daß von einem Monat, wie dem diesjährigen August, zwei Nachrichten von dem Entstehen neuer Untiefen im Meere vorliegen. Das eine Mal soll der britisch-indische Dampfer »Gulf of Trinidad« auf eine bisher nicht auf den Seekarten verzeichnete Klippe im Roten Meere gestoßen sein. Das andere Mal tauchte eine wahrhafte kleine Insel vor der Walfischbai auf, 5 Meter über dem Meeresspiegel, 45 Meter lang und 9 Meter breit.

Die angebliche Klippe im Roten Meere, die wenige Seemeilen östlich des Grenzkaps zwischen Ägypten und Erythrea Ras Rabis liegt, wurde aus dem Heranwachsen eines Korallenriffs erklärt. Leider ist dieser Teil der nubischen Küste aber auf neueren Übersichtskarten als frei von Korallenriffen bezeichnet. Deren Wachstum ist außerdem so langsam, daß jenes Heranwachsen früheren Beobachtungen schwerlich entgangen wäre. In dem unweit gelegenen Hafen Massaua sind andererseits schon früher Erschütterungen des Meeres, die meist vulkanischen Ursprungs, als sogenannte Seebeben den Erdbeben des festen Landes entsprechen, bemerkt worden. So liegt nahe, an eine vulkanische Ursache jener Erschütterung, die den britisch-indischen Dampfer betraf, zu denken. Und da bietet sich die Erscheinung eines Seebebens von mittlerer Stärke als das wahrscheinlichste. Bei den meisten solcher Ereignisse, deren Hunderte in verschiedenen Meeresgebieten beobachtet sind, war die Meinung der betroffenen Seeleute, sie seien auf oder über ein Riff gelaufen. Dafür spricht auch der schwere Seegang, der gleichzeitig gemeldet wird. Das Wasser ist dort ziemlich flach, nur 40 bis 50 Meter tief, und an so flachen Küstenstellen wird durch Seebeben das Wasser gewöhnlich in heftige Bewegung versetzt.

Anders verhält es sich natürlich mit dem Auftauchen der neuen Insel vor der Walfischbai. Leider steht aber hier der genaue Ort des interessanten Ereignisses keineswegs fest. Es ist noch nicht einmal mit Bestimmtheit zu entnehmen, ob der bekannte Ankerplatz jenes Namens an der südwestafrikanischen Küste oder der fjordähnliche Einschnitt an der Küste der Kerguelen-Insel oder aber der Walfisch-Sund genannte Fjord an der Nordwestecke Grönlands gemeint ist. Der Jahreszeit und der geographischen Lage nach kann allerdings kaum bezweifelt werden, daß die afrikanische Bucht gemeint ist. Dann liegt aber für wissenschaftliche wie für nautische Interessen wirklich etwas unerwartet Neues vor. Soweit bisher bekannt, ist die ganze afrikanische Westküste südlich des Äquator sogar bis fast zur Länge von St. Helena, frei von submarinen Äußerungen des Vulkanismus. Erst vom Kap sind Erdbebenfluten festgestellt. Für die praktische Schiffahrt wäre die nach der oberflächlichen Zerstörung der Insel übrigbleibende Untiefe vor dem bisher einzig zuverlässigen Ankerplatz jener Küste, zumal bei der dort herrschenden schweren Calema, nicht unbedenklich. Immerhin ist auch dieses Meeresereignis noch zweifelhaft und jede genauere Information über die Tatsache selbst erwünscht.

Seeunfall auf dem Dampfer „Peritia".

(Kaiserl. Ober-Seeamt.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Königlichen Seeamts zu Flensburg vom 16. Februar 1904 über den Seeunfall des Dampfers „Peritia" von Flensburg hat das Kaiserliche Ober-Seeamt in seiner zu Berlin am 21. September 1904 abgehaltenen öffentlichen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, *daß die Beschwerde des Reichskommissars zurückzuweisen* und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.

An dieser Sitzung nahmen Teil: 1. als Vorsitzender: Geh. Ober-Reg. Rat Werner; 2. als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig; Russische Vizekonsul Lindemann; Reeder Bolte; Waterschout Hendorff; Kapitän Heitmann; Kapitän Steffen; 3. als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4. als Reichskommissar: Kapitän zur See z. D. von Treuenfeld.

Folgender Tatbestand lag zu Grunde:

„Peritia" mit Kohlen aus Burryport in zwei Laderäumen, in jedem ein Saugventilator, verließ am 25. März, einen Tag nach seiner Beladung, den Hafen. Beim Passieren der Barre, auf der ein hohler Seegang stand, der das Schiff in schwere Bewegungen setzte, schoß ein Teil der Ladung im Vorderraum nach Steuerbord über. Mit 7—10° Schlagseite, wurde vorläufig, da die Steuerfähigkeit nur unwesentlich beeinträchtigt worden war, die Reise, ohne die Ladung zu trimmen, fortgesetzt. Am Abend desselben Tages, als die Luken wegen des vorlichen Seegangs ohne Gefahr geöffnet werden konnten, sollte die Ladung getrimmt werden. Matrose H. stieg, nachdem die Luken etwa 5—10 Minuten lang geöffnet gewesen waren, als Erster in den Raum. Ihm folgte mit einem brennenden Trimmerlicht in der Hand der I. Steuermann Fretwurst. Sobald das Licht unter Deck kam, erfolgte eine heftige Explosion, die den Steuermann und

den Matrosen stark verletzte und die Großluke, aus der eine Flamme herausschoß und gleich wieder erlosch, in die Luft schleuderte. „Peritia" ankerte auf Caldy Reede, wo das Schiff auf ebenen Kiel gestaut wurde, dann wurde die Reise, auf der noch zweimal getrimmt werden mußte, ohne weitere Zwischenfälle beendigt.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Gegen die Richtigkeit der Sachdarstellung in dem Spruche I. Instanz bestand keinerlei Bedenken; das Ober-Seeamt konnte auf Grund dieses Tatbestandes, ohne eine Ergänzung oder Wiederholung der Beweisaufnahme vorzunehmen, seine Entscheidung treffen. Dabei hat sich das Ober-Seeamt in allen Punkten der dem Seeamtspruche zugrunde liegenden Beurteilung des Sachverhalts angeschlossen, insbesondere die Überzeugung gewonnen, daß der als 1. Steuermann auf der „Peritia" fahrende Schiffer auf großer Fahrt Fretwurst, als der in der Vorluke mit Trimmen beschäftigte Matrose Hanberg infolge der Dämmerung nicht mehr sehen konnte, alsbald, ohne, wie der Reichskommissar unterstellt, 5 bis 10 Minuten Zeit zur Überlegung gehabt zu haben, in übereiltem Diensteifer das nächstbeste Licht herbeigeschafft und dabei das ihm bekannte Verbot, den Laderaum mit offenem Lichte zu betreten, im Augenblicke sich nicht gegenwärtig gehalten hat. Danach ist der Unfall von dem Steuermann Fretwurst infolge eines momentanen Mangels an Überlegung verschuldet worden. Wenn auch der seemännische Beruf an einen Schiffsoffizier die Anforderung stellt, schnelle, im Augenblicke notwendige Entschlüsse wohlbedacht und in klarer Erkenntnis ihrer etwaigen Folgen zu fassen und durchzuführen, so kann doch in dem vorliegenden Falle von einer durch die unüberlegte Handlungsweise des Steuermanns erwiesenen Unfähigkeit zur Ausübung seines Gewerbes nicht die Rede sein und sonach die Entziehung der Befugnis zu dieser Ausübung nicht in Frage kommen. Die Motive zu dem Seeunfallgesetze lassen keinen Zweifel darüber, *daß die Absicht des Gesetzes keineswegs dahin geht, jedem, wenn auch erheblicheren Vergehen die Patententziehung folgen zu lassen; vielmehr soll dieselbe nur eintreten, wenn der Schiffer durch sein Vergehen das Vertrauen verscherzt hat, daß er fernerhin seiner Pflicht genügen werde* (Reichtags-Drucksache Nr. 95 I. Session 1877, Bd. 3 S. 328). Wenn der Reichskommissar trotzdem den vorliegenden Fall zur Stellung eines auf Patententziehung gerichteten Antrags geeignet gehalten hat, so ist das Ober-Seeamt, gleich dem Seeamte, nicht in der Lage, ihm auf diesem durch die Absicht des Gesetzes verschlossenen Wege zu folgen.

Die Entscheidung bezüglich der baren Auslagen des Verfahrens folgt aus § 11 der Geschäftsordnung für das Ober-Seeamt. Aus den obigen Ausführungen ergibt sich die Notwendigkeit, dem Gegner des Beschwerdeführers die ihm erwachsenen notwendigen Auslagen aus der Reichskasse zu erstatten.

Vorschlag zu einem Nachtsignalsystem von E. Simon.

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

Der unseres Wissens neue*) Kern des Simon'schen Vorschlages ist der, daß man ebensogut wie bei Tage auch bei Nacht mit dem Signalbuche signalisieren kann. Zu diesem Zwecke werden an Stelle der bei Tage zu brauchenden Signalflaggen bei Nacht Lichtzeichen gezeigt. Die Lichtzeichen bestehen aus einfarbigen (für gewöhnlich also weißen) kurzen, halblangen und langen Blinken.

Die kurzen Blinke dauern etwa 1 Sek. = . (oder I)
» halblangen » » 5 » = —— (» V)
» langen » » 10 » = ———— (» X)

Die Pausen zwischen den Blinken dauern etwa 1 Sek.

Simon setzt nun:

für den Signalbuchwimpel: . —— . oder IVI),
» das Signal »nicht verstanden«: . . . . (oder ||||||| n. mal)

und dann für die Flaggen

Signalflagge *a* = . (oder I) 1 kurzer Blink
» *b* = . . » II) 2 kurze Blinke
» *c* = . . . » III) 3 » »
» *d* = ... » IIII) 4 » »

nun aber nicht 5 kurze Blinke für die Flagge *e*, sondern er setzt für die Signalflagge *e* = —— . (oder VI) einen halblangen und einen kurzen Blink und so fort bis er zur Signalflagge *j* kommt, diese bezeichnet er aber nun nicht mehr durch halblange Blinke, sondern er setzt für die Signalflagge *j* = ———— (oder X) einen langen Blink und arbeitet nun nach denselben Regeln nach denen man römische Ziffern schreibt mit langen (X), halblangen (V) und kurzen (I) Blinken weiter, also daß er die sechsundzwanzigste Buchstabenflagge, die Flagge *z* durch ———— ———— —— . (X X V I) darstellte. Er schreibt gewissermaßen die Buchstabenflaggen mit römischen Ziffern in Sekundeneinheiten.

In dem bisher Dargestellten liegt, will uns scheinen, der Kern des Systems. Zur weiteren Erklärung erübrigt nur noch hinzuzufügen, daß die Pausen zwischen den Blinken, aus denen eine Signalflagge zusammengesetzt ist, etwa 1 Sekunde und die Pausen zwischen jedem der Buchstaben (Signalflagge d. h. Zifferngruppe) etwa $^1/_2$ bis $^1/_4$ Minute dauern sollen.

Ist ein vollständiges Signal nach 2, 3 oder 4 Zifferngruppen fertig, so wird die Antwort des ansignalisierten Schiffes oder Leuchtturmes abgewartet, diese lautet:

. —— . = verstanden oder
. . . . = nicht verstanden;

und wenn alles was man zu sagen hat verstanden worden ist, zeigt man wie bei Tage durch den Signalbuchwimpel bei Nacht seine Bereitwilligkeit, die Mitteilungen des andern Schiffes entgegenzunehmen, durch . —— . . —— . . —— . . —— . an

Beim Signalgeben wie beim Signalempfangen kommt es nur darauf an, daß man, sobald Licht gezeigt wird annähernd in Sekundentempo zählt, damit man nicht die halblangen

*) Das Behr'sche, hier früher wiederholt und zumeist günstig besprochene Nachtsignal verfolgt denselben Zweck. D. R.

Blinke mit den kurzen oder mit den langen verwechselt. Z. B.:

$\underset{G}{\overline{V}\;i\,i}\quad\underset{N}{\overline{X}\;\;\overline{X}}$ = ich will mein Chronometer vergleichen

oder

$\underset{m}{\overline{X}\;i\,i\,i}\quad\underset{7}{\overline{V}\;i\,i\,i\,i}$ = 19 Minuten

Daß ein derartiges System, das sich dem Gedächtnis so leicht einprägt, eine äußerst einfache Lösung der Frage des Signalisierens bedeuten würde, leuchtet ein; fraglich ist nur, wie weit man auf See damit kommen wird. Um das zu erfahren, müßten die Seeleute selbst praktische Versuche damit anstellen. Schwierigkeiten und besonders Kosten machen solche Versuche nicht, denn an sich ist es gleichgültig, ob man eine elektrische Lampe in kurzen, halblangen und langen Blinken aufleuchten läßt oder ob man eine gewöhnliche Kugellaterne ebenso über der Verschanzung zeigt.

Wenn man zum Hervorbringen der Pausen seine Mütze über ein erleuchtetes Bullauge deckte, kann es auch gehen, die Signale würden aber natürlich nur auf geringe Entfernung ausgemacht werden können. Für Dampfer, deren elektrische Lichter und hellleuchtenden Bullaugen wie eine illuminierte Straßenfront aussehen, würde sich natürlich nur ein durch seine Stellung und Leuchtkraft hervorragendes Licht zum Abgeben der Signale eignen. Wenn auch die Farbe des Lichtes an sich gleichgültig ist, so wird man weißes Licht wählen, weil man damit bei gleichstarken Lichtquellen die größte Sichtweite erzielt.

Wenn sich auch der Simonsche Vorschlag auf See nicht bewähren sollte, so möchten wir doch den Reedern und Seeleuten ans Herz legen, sich nicht ohne Weiteres ablehnend dazu zu verhalten; uns will es scheinen als brächte er eine dringend werdende Frage der Lösung ein gutes Stück näher.

Karbonaten-Kohlensäure als Feuerlöschmittel zur See.

III.

Der Vorschlag des Herrn Prof. Dr. Dennstedt ist meines Wissens zuerst in Newcastle-on Tyne gemacht worden, jedoch mit der Abänderung, daß mit der Bildung der Kohlensäure nicht erst gewartet werden sollte, bis eine Hitze von 100 bis 110 Grad C. die Metalllegierung auflötet, sondern schon dann Kohlensäure hergestellt werden solle, sobald nach dem Urteil des Kapitäns ein Eingreifen nötig wird. Das ist aber z. B. schon bei 40 Grad C. der Fall. Der Kapitän kann nicht warten bis ihm die Legierung erst bei 100 Grad abschmilzt*).

Das Dennstedtsche Verfahren kann also auf ein Verhüten eines Brandes keine Rücksicht nehmen, es will nur löschen. Welcher Kapitän wird aber z. B. bei Kohlenladungen warten bis er 100 Grad C. hat, ehe er Vorsichtsmaßregeln ergreift. Bei 100 Grad C. liegt er mit brennender Ladung schon längst in einem Nothafen. Das englische Schiff »Killoran«, von Schottland nach der Westküste Südamerikas mit Kohlen bestimmt, mußte vor einigen Wochen wegen erhitzter Ladung Buenos Aires anlaufen. Das war aber schon laut Bericht bei einem Termometerstand von 104 Grad F. (40 Grad C.) erforderlich geworden.

Das Newcastle-System hat also vor der Dennstedt-Methode insoweit etwas voraus, als es schon bei den ersten Anzeichen einer gefahrbringenden Temperatur ein Eingreifen mittels Herstellung von Kohlensäure möglich macht. Diese Kohlensäureerzeugung geschieht dadurch, daß in geeigneten Röhren Salz- oder Schwefelsäure von Deck aus auf das im Raum in großen Behältern aufgespeicherte doppelkohlensaure Natron gegossen wird. Hier sind also noch große Mengen nicht ungefährlicher Säuren an Bord mitzuführen, über deren Verstauung besondere Vorschriften vorhanden sind.

Im Übrigen sind beide Systeme, wie die Karbonaten-Methoden überhaupt, für die Schiffahrt (sei es an Bord von Schiffen) nicht brauchbar. Wir haben es hier zunächst nur mit dem Vorschlag des Herrn Prof. Dr. Dennstedt für Schiffe zu tun.

Nach Herrn Prof. Dr. D. sind, um 1 kbm Raum durch Kohlensäure brandsicher zu machen, 500 gr Kohlensäure erforderlich, und zur Herstellung dieses Quantums Kohlensäure rund 2 kg doppelkohlensaures Natron (Natriumbikarbonat). Für einem Raum von 2000 kbm sind also 1000 kg Kohlensäure, dementsprechend 4000 kg (4 Tons) Natriumbikarbonat, nötig.

*) Übrigens sei auch darauf hingewiesen, daß die letzten Teile des Gases erst bei stärkerem Erhitzen als 100 Grad C. entweichen. Darauf macht Dr. E. Lehmann in seiner Arbeit über die Fabrikation der Kohlensäure speziell aufmerksam. Der Einsender

Beim Einkauf großer Posten dieses Salzes wird dasselbe vielleicht franko Hamburg oder Bremen zu Mk. 88 pro 1000 kg erhältlich sein; 4000 kg kosten also Mk. 352.

Bezüglich der Verstauung resp. Verteilung des doppelkohlensauren Natrons im Raume macht Herr Prof. Dr. D. zwei Vorschläge:

1) »Daß man Boden, Wände und Decken mit starkem Eisenblech überzieht, so daß ein genügend großer Hohlraum gebildet wird, um eine ausreichende Menge von Natriumbikarbonat in groben Stücken aufzunehmen. Die Beschickung geschieht durch Öffnungen, die zum Schluß mit starkem Eisenblech verschlossen werden, das man mit einer bei 100 bis 110 Grad schmelzenden Metalllegierung auflötet. Tritt in einem solchen Raume Erhitzung ein, so erweicht sehr bald das Lot, die sich entwickelnde Kohlensäure entfernt das verschließende Blech und die Kohlensäure mischt sich der Luft des betreffenden Raumes bei.«

2) »Daß man flache Kästen aus starkem Eisenblech in angemessenen Dimensionen mit Natriumbikarbonat füllt und zwischen die Ladung verteilt. Auch diese Kästen sind mit Öffnungen zu versehen, die mit Blech und leicht schmelzbarem Lot verschlossen sind.«

Das erste Verfahren scheidet schon deshalb aus der Diskussion aus, weil der wertvollste Laderaum des Schiffes um die Größe des zu bildenden Hohlraums verkleinert, die Verdienstfähigkeit des Schiffes allzusehr beinträchtigen würde. Aber auch die Verstauung der Salze auf dem Boden (also unter der Ladung) oder an den Wänden, würde den Zweck des Ganzen nicht erreichen lassen. Die Selbstentzündungen beispielsweise bei Kohlen beginnen stets im Innern der Ladung, etwa am Luk; auf dem Boden und an den Wänden ist naturgemäß stets die niedrigste Temperatur. Bis die zur Ablötung der verschließenden Metalllegierung erforderliche Hitze (100 bis 110 Grad C.) bis zum Garnier oder der Schiffswand vorgedrungen ist, steht das Schiff schon in Flammen. Und diese Hohlräume nur unter Deck anzubringen, hätte wenig Zweck, da die Kohlensäure dann nicht in das Innere der Ladung, resp. an den Brandherd gelangen könnte.

Somit bleibt also nur die Verpackung der Salze in Blechkästen und deren Verstauung zwischen die Ladung. Es handelt sich um die Verpackung von 4000 kg doppelkohlensauren Natrons in Blechkisten. Um eine gute Verteilung der im Brandfall zu bildenden Kohlensäure zu erzielen, dürften jedenfalls 50 Blechkästen à 80 kg Inhalt erforderlich sein, die vornehmlich bei den Luken in verschiedenen Höhen einzulagern wären. Diese Kästen müßten zum mindesten 100 × 50 × 35 cm groß sein, und dürfte zu deren Herstellung kein dünneres als 2 mm

starkes Eisenblech verwendet werden, um den starken Druck der Ladung auszuhalten: und selbst bei dieser Blechstärke wäre die Haltbarkeit sehr begrenzt. Die Kästen müßten stark vernietet sein, wenn sie nicht nach einmaligem Gebrauch zum alten Eisen kommen sollten. Um die Haltbarkeit zu erhöhen, würde ein Versteifen der Kästen durch Eisenstäbe ebenfalls nötig werden. Ein Anstrich wäre gleichfalls nötig. Ein solcher Kasten würde aber nicht unter Mk. 25,50 erhältlich sein — macht für 50 Stück Mk. 1275.—.

Inwieweit die Kästen bei einem Brande, der die Metalllegierung erst bei 100 Grad C. auflötet, und bei der sonstigen häufigen Einlagerung und Herausnahme beschädigt und somit reparaturbedürftig werden, mag hier unerörtert bleiben.

Bei der Kostenberechnung des vorgeschlagenen Verfahrens ist ferner der durch das Einlagern verloren gegangene Platz in Rechnung zu stellen, zumal die Kästen im wertvollsten Raum untergebracht werden sollen. Wenn man bedenkt, wie sorgfältig die Reeder zumal bei der jetzigen gedrückten Lage bei der Ausnutzung des vorhandenen Laderaums vorgehen, so leuchtet es ohne Weiteres ein, daß für diese einzulagernden Kästen bei einem brandsicher zu stellenden Raum von 2000 kbm ein Kastenraum von insgesamt 9 kbm nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Summa: für je 2000 kbm brandsicher zu stellenden Laderaum kostet das vorgeschlagene Verfahren rund Mk. 2000, wobei der Verlust der Assekuranz noch gar nicht in Betracht gezogen ist. Ist eine Ladung, z. B. Kohlen, erst auf 100 bis 110 Grad C. erhitzt, so ist sie für den Empfänger wertlos und wird von diesem ohne Weiteres zur Verfügung der Assekuranz gestellt.

Was die vorgeschlagene Feuermeldevorrichtung betrifft, so scheitert deren Durchführung an der Unmöglichkeit, mittels derselben die Temperatur im Inneren z. B. einer Kohlenladung zu ermitteln. Damit soll jedoch nicht gesagt sein, daß die jetzt allgemein gebräuchlichen sogenannten »Peilröhren« das Ideal einer Temperaturmeßvorrichtung bilden. Ich hoffe später einmal auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

Der vorliegende Vorschlag zur Anwendung von Karbonaten ging von dem Bestreben aus, eine »völlig gefahrlose«, »einfachere« und »billigere« Methode dem Gronwald-System gegenüber zu stellen. Das ist nicht gelungen. Daß das Gronwald-System jegliche Gefahr ausschließt und zum mindesten ebenso ungefährlich ist wie das Mitführen von Dampfkesseln ist früher schon zur Genüge dargetan worden.

Wo immer wir den Vergleich zwischen dem Gronwald-System und dem vorgeschlagenen Verfahren (sowie den sonstigen bekanntgewordenen chemischen Löschmethoden überhaupt) anstellen wollen, sei es in bezug auf Raumeinnahme, Einfachheit, praktische Anlage und Handhabung, prompte Instandsetzung und Wirksamkeit, sei es bezüglich der Billigkeit — überall werden die Vorteile auf Seiten des Gronwald-Verfahrens zu finden sein.

Theo M. Stephan.

Schiffsverluste im Jahre 1903. (Nach Lloyds Register of British and Foreign Shipping).

Nach den kürzlich erschienenen Veröffentlichungen des Lloyds Register of British and Foreign Shipping sind bis zum 10. August 1904 die in den nachstehenden Tabellen aufgeführten, auf das Jahr 1903 entfallenden Schiffsverluste von Kauffahrteischiffen über 100 t zur Kenntnis der Gesellschaft gekommen.

Dampfer.

Nation	Flotte		Totalverluste			
	Anzahl	R.-tons	Anzahl	R.-tons	% der Anzahl	% der tons
England	7530	8 233 721	109	95 280	1.45	1.16
Brit. Kolonien	1023	466 732	9	4 988	0.88	1.07
Ver. Staaten v. N.-A.	862	810 003	11	8 762	1.28	1.01
Oesterreich-Ungarn	267	348 461	5	7 900	1.87	2.29
Dänemark	385	283 490	1	1 640	0.26	0.53
Holland	360	387 800	6	3 303	1.67	0.90
Frankreich	717	584 180	13	10 950	1.81	1.74
Deutschland	1425	1 720 106	22	12 192	1.54	0.71
Italien	365	448 704	2	822	0.55	0.17
Norwegen	962	570 869	21	15 417	2.18	2.65
Rußland	573	354 539	1	224	0.17	0.10
Spanien	459	461 333	5	3 581	1.09	0.86
Schweden	750	308 623	8	6 640	1.07	2.15
Andere europ. Länder	...	...	6	3 290	...	...
Zentral- u. Südamerika	...	...	5	2 674	...	...
Asien	...	...	13	6 089	...	...
Andere Länder	...	...	..	...	...	...
			237	183 758		

Von diesen 237 Dampfern sind 5 mit 6074 t auf See verlassen; 12 mit 12 709 t sind aufgebrannt und 22 mit 13 224 t gesunken. 45 Dampfer mit 29 708 t sind durch Kollision verloren gegangen, 33 mit 23 348 t sind verschollen und 120 mit 98 695 t wrack geworden.

Dem Baumaterial nach verteilen sich obige Dampfer wie folgt: 102 mit 175 010 t waren aus Stahl gebaut, 115 mit 115 727 t aus Eisen und 20 mit 7639 t als Holz- und Kompositionsschiffe.

Segler.

Nation	Flotte		Totalverluste			
	Anzahl	tons	Anzahl	tons	% der Anzahl	% der tons
England	1622	1 478 677	46	38 129	2.84	2.58
Britische Kolonien	959	334 115	32	9 843	3.34	2.95
Ver. Staaten v. N.-A.	2119	1 259 986	89	54 490	4.20	4.32
Oesterreich-Ungarn	29	20 952	3	1 771	10,34	8.45
Dänemark	414	97 279	18	4 848	4.35	4.98
Holland	98	45 626	7	3 542	7.14	7.77
Frankreich	638	468 255	23	14 742	3.60	3.15
Deutschland	473	488 936	17	12 641	3.59	2.58
Italien	861	476 226	25	15 180	2.90	3.19
Norwegen	1256	718 511	104	61 985	8.28	8.63
Rußland	726	231 305	21	7 735	2.89	3.34
Spanien	136	43 625	6	3 135	4.41	7.19
Schweden	764	218 535	58	16 628	7.60	7.61
Andere europ. Länder	...	...	11	4 080	...	...
Zentral- u. Südamerika	...	...	9	6 025	...	...
Asien	...	...	29	4 233	...	...
Andere Länder	...	...	..	...	...	...
			198	259 004		

Von diesen 498 Segelschiffen sind 53 mit 21 808 t auf See verlassen, 43 mit 22 291 t sind kondemniert und aufgebrochen (diejenigen Schiffe, die infolge von Feuer-, Kollisionsschaden usw. kondemniert wurden, sind unter den betreffenden Rubriken mit aufgeführt), 12 mit 8761 t sind aufgebrannt und 46 mit 18 354 Tons gesunken. 30 Schiffe mit 14 523 t sind durch Kollision verloren gegangen, 55 mit 41 024 t sind verschollen, 256 mit 129 753 t wrack geworden und 5 mit 2493 t anderweitig verloren gegangen.

Das Baumaterial war bei 25 von diesen Schiffen mit 36 218 t Stahl, bei 45 mit 40 627 t Eisen und bei 426 mit 102 100 t Holz resp. Komposition.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

August 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutschen Werften.			
FD	61.5×9.2×4.5 m	1100 t Tf.	Jonas Sell, Flensburg	Nüscke & Co., Stettin	Christine Sell	G
»	—	—	D.-Ges. »Neptun«, Bremen	A.-G. »Weser«, Bremen	Pallas	»
»	210×32×15'9"	1500 »	F. W. Fischer, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Kommerzienrat Boeckel	»
»	418×52×32'1"	7200 »	D. G.-Ges. »Hansa«, Bremen	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Kybfels	»
»	301×41×21'3"	3550 »	Hanseatische D.-Co., Hamburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Marie Menzell	»
»	222×32×16'2"	—	H. C. Horn, Schleswig	Schömer & Jensen, Tönning	Claus Horn	»
PD	430×52×30	8000 »	Hamburg-Amerika Linie	Bremer Vulkan, Vegesack	Sarmatia	»
»	410×46×31'6"	7000 »	do.	Reiherstieg-Schiffswerfte, Hamburg	Polynesia	»
			b) englische Werften.			
FD	330×48×24	—	J. S. Pyman, London	Bartram & Sons, Sunderland	Abaris	L
PD	450×53×40'7"	14900 »	Gulf Line, London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Carpentaria	»
Schwd.	295×85×34'3"	3000 »	Suez-Kanal-Gesellschaft	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	1 Schwimmdock	
FD	335' Länge	—	J. & C. Harrison, London	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Harcalo	»
2	je	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Clara Nicol	»
FsD	110×20'9"×12'4"				John Brown	»
FD	336×47×24'10"	5300 »	H. W. Dillon, London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Dowgate	»
»	319×45×23'9"	4500 »	Eine ungarische Reederei	Wm. Dobson & Co., Walker	Josef August Foherzey	»
»	305×46×21'7"	4000 »	J. Cory & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Ladykirk	»
»	143×23×10'6"	—	M'Neill, Hinde & Co., Cardiff	Goole Shipb. & Rep. Co., Goole	Portsea	»
	—	450 BRT.	Commercial Gas Co., London	Eine Werft in Newcastle	Bromley	
»	330×46×24'4"	—	R. H. Holman, London	Ropner & Son, Stockton	Grantor	»
»	380×47×31'3"	—	Alfred Holt & Co., Liverpool	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebb.	Priam	BC
PD	234' Länge	—	Eine ungarische Reederei	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Salona	
FD	348×46×27'3"	—	Wilhelm Jebsen, Bergen	John Priestman & Co., Sunderland	Lildra	L
»	346×50×25'6"	—	F. Nicholson & Son, Liverpool	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Corinth	»
»	352×48×27'4"	—	G. Horsley & Son, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Eastwood	»
»	297×43×21'9"	3600 t Tf.	Unbekannt	Blyth Shipb. Company	Unbekannt	»
»	—	—	T. Thompson & Son, Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Trader	»
»	—	3751 »	W. Scott, Fell & Co., London	Eine Firma in Sunderland	Wonga Fell	BC
			c) schottische Werften.			
PD	403×52×29'11"	8500 t Tf.	Gallatly, Hankey & Co., London	Russell & Co., Glasgow	Ghazae	
FD	350×46×27'6"	5300 »	Th. & I. Harrison, Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotstoun	Gladiator	L
»	175×28×13	700 »	Wm. Robertson, Glasgow	John Shearer & Son, Kelvinhaugh	Kyanite	
PD	—	800 »	Royal Nagpur R.-Co., London	Caledon Co., Dundee	Khargpur	
»	410×52×30'9"	—	P. Henderson & Co., Glasgow	Wm. Denny & Bros. Dumbarton	Martaban	BC
FD	205×31×22'9"	—	C. T. Brawring & Co., Liverpool	Murdoch & Murray, P.-Glasgow	Prospero	
2 PD	je 150×28×14'6"	480 »	Red Cross Iquitos S. S. Co., Liverpool	Barclay, Carle & Co., Whiteinch	S. Barbara, S. Helena	
FD	289×42×22	3600 »	J. Neil & Co., Glasgow	Clyde Shipb. & Eng.-Co., P.-Glasgow	Silvia	
»	186×28×14'3"	750 »	Grainger, Belfast	Ailsa Shipb. Co., Troon	Tryst	L
PD	348×43×30'10"	3100 BRT.	Huddert, Parker & Co., Melbourne	Caird & Co., Greenock	Wimmera	
FD	—	—	Ford Line, Glasgow	R. Duncan & Co., P.-Glasgow	Clifford	
»	134×23×10'11"	390 t Tf.	Betson & Co., Dublin	R. Williamson & Sons, Workington	Mary Emily	»
»	360×49×28'11"	6660 »	Syle S. S. Co., Greenock	Russell & Co., Glasgow	Cape Breton	
»	183×27×12'10"	—	Hind Line, Belfast	Caledon Shipb. Co.	Minnie Hinde	
K	384×39×14	2850 Dpl.	Britische Regierung	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Forward	
Y	170×28×14'6"	476 »	Wyndham F. Cook, London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Berge	
»	127×16×10	136 »	W. M'Alister Hall, Kintyre	A. Stephen & Sons, Linthouse	Madea	»
FsD	120×22×11	—	Anchor S. F. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Salby	Monarch	
			d) irische Werften.			
PD	540×60×40'6"	12000 BRT	Allan Line, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Victorian	
»	343' Länge	—	Tropical Fruit Co., Glasgow	do.	Simon	BC
FD	168×25×12'9"	—	J. Fisher & Sons, Barrow	Dublin Dockyard Co.	Bay Fisher	L

Ausserdem: a) 1 Seeleichter, 1 Seeschlepper. b) 1 Seeschlepper, 2 Fischdampfer, 6 Fischerfahrzeuge. c) 3 Fischdampfer, 1 Lotsendampfer, 1 Küstendampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Hülfe bei Schiffsunfällen in europäischen Gewässern und an der Ostküste von Nordamerika.

(Nach Mitteilungen des Vereins Hamburger Assekuradeure.*)

In Europa bestehen z. Zt. drei große Bergungsgesellschaften: Der »Nordische Bergungsverein«, die »Bergungsgesellschaft Neptun« und die »Svitzer'sche Bergungsgesellschaft«.

Em. Z. Svitzer's Bjergnings Enterprise in Kopenhagen, gegründet 1835, ist die älteste davon. Sie hat 10 Dampfer, die ausschließlich zu Bergungszwecken dienen. Einer davon ist im Mittelmeere, die andern 9 sind an der dänischen Küste, in Kopenhagen, Korsör, Fredrikshaven etc. stationiert. Die Telegrammadresse ist: Svitzersalvage Kopenhagen.

Bergnings ok Dykeri Aktiebolaget Neptun in Stockholm. Diese Gesellschaft ist 1856 gegründet, sie hat 11 Bergungsdampfer, von denen 2 im Mittelmeer und 9

*) Oktober-Monatskarte der Seewarte.

in schwedischen Häfen, Stockholm, Trelleborg, Oscarsham, Witby etc. zur Hülfeleistung bereit liegen. Die Telegrammadresse ist: Liljewalch Stockholm.

Der Nordische Bergungsverein in Hamburg, gegründet 1886, hat vor der Elbemündung, Borkum, Helgoland oder Cuxhaven, 5 Bergungsdampfer und auf der Unterelbe 4 Hebedampfer und Dampfleichter. Ferner hat der Nordische Bergungsverein 4 Bergedampfer im Mittelmeere oder im Schwarzen Meere, auch hat er die Verfügung über die 3 dort stationierten Bergungsdampfer der beiden zuerst genannten Gesellschaften, nämlich über 1 Svitzer- und 2 Neptundampfer. Die Telegrammadresse des Nordischen Bergungsvereins ist: Salvage Hamburg.

Die Bergungsdampfer dieser drei großen Gesellschaften sind mit den dem heutigen Stande der Technik entsprechenden Bergeeinrichtungen versehen, sie haben geschultes Personal an Bord und liegen beständig zur Hülfeleistung bereit. Vielfach arbeiten sie unter der Bedingung: Kein Erfolg, keine Bezahlung. Schiffe der Kaiserlichen Marine haben gegebenen Falles zunächst die Hülfe des Nordischen Bergungsvereins in Anspruch zu nehmen. Von andern Bergungsunternehmungen, denen zwar nicht so große Bergemittel wie den soeben angeführten Gesellschaften zu Gebote stehen, die aber unter Umständen gute Dienste leisten und kleinere Bergungen ausführen können, wären zu nennen: In Holland: Die »Amsterdam Tug & Salvage Company« in Amsterdam, Telegrammadresse: Zormuhlen Amsterdam. Sie hat Vertreter in Nieuwediep, Ymuiden und Terschelling und besitzt 7 Schleppdampfer, davon 4 mit Zentrifugalpumpen, Leichter, Bergungsmittel etc. Eine Bergungsgesellschaft ist in Maassluis. In England gibt es nur drei vollständig ausgerüstete Bergungsdampfer, die der »Liverpool Salvage Association« in Liverpool gehören und dort für gewöhnlich stationiert sind. Kleinere englische Bergungsgesellschaften wie die »East Coast Salvage Company« haben nicht das zur Ausführung einer größeren Bergung erforderliche Material. Die Beseitigung von Wracks und Schiffahrtshindernissen in der Themse ist Sache der »Thames Conservancy«, eines staatlichen Instituts, dessen Arbeiten ausschließlich der Offenhaltung des Fahrwassers in der Themse gelten. In Frankreich gibt es einen zu Bergungsarbeiten ausgerüsteten Dampfer in Marseille, es ist auch zur Zeit ein Dampfer, der kleine Bergungsarbeiten ausführen kann, in Algier stationiert. In Italien sind zwei Bergungsgesellschaften, die je einen Dampfer mit Pumpen und Bergungsgeräten haben, die »Societa Anonima per Ricuperi Sottomarini in Genua« und die »Anchora, Marine Salvage Company Ltd. of Genua«, Telegrammadresse: Anchora Genua. In den Dardanellen befinden sich zwei mit Bergungsmaterial ausgerüstete starke Schleppdampfer, und 6 oder 7 mit Pumpen ausgerüstete Schleppdampfer, darunter einige französische, halten sich in türkischen Gewässern und in Konstantinopel auf. In Rußland gibt es kleinere Bergungsunternehmungen in Reval und in Helsingfors, ihr Wirkungskreis erstreckt sich fast nur auf die in der Nähe liegenden Küstenbezirke. An der Ostküste von Nordamerika ist die »Merritt Wrecking Company« in Norfolk wohl die bedeutendste Unternehmung dieser Art, doch hat sie, soweit hier bekannt geworden ist, nicht alle zu großen Bergungsarbeiten erforderlichen Mittel.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 23. September lief auf den Howaldtswerken, Kiel, der erste Teil des für die Kaiserliche Werft in Kiel im Bau befindlichen **Schwimmdocks** vom Stapel. Das Dock ist aus Stahl gebaut und hat eine Länge von 70 m und eine Breite von 14,5 m. Das tragende Ponton ist 60 m lang und an beiden Enden durch je 5 m lange Plattformen, welche auf Fachwerkträgern ruhen, verlängert. An jedem Ende des Pontons sind 8 m lange Schlitze, die ein Herausnehmen des Bug- und Heckruders von Torpedobooten gestatten. Jedes Dock hat zwei Pumpen die elektrisch angetrieben werden. Die elektrische Anlage ist von der Firma Siemens-Schuckertwerke, Filiale Kiel, geliefert. Auf einer Seite des Docks ist auf Seitenkastendeck eine Zentrale, von der aus durch einen Mann die sämtlichen Ventile und Schieber zum Manövrieren des Docks bedient werden können. Das Dock hat eine Tragfähigkeit von 800 t und ist speziell für die Dockung von Torpedobooten bestimmt.

* * *

Am 24. September wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg im Bau befindliche Dampfer **„Berlin“** (Stapel No. 242), glücklich ins Wasser gelassen. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 392' × 48' 7" × 30', Tragfähigkeit ca. 6750 t.

* *

Probefahrten.

Der neue Fischdampfer **»Bussard«**, für Gebr. Thomae in Hamburg auf der Werft von Joh. C. Tecklenburg A.-G. gebaut, machte am 22. September seine Probefahrt, die ein gutes Ergebnis lieferte. Die mit elf Seemeilen erzielte Geschwindigkeit überstieg die gestellten Anforderungen.

* * *

Am 25. September machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.-G. in Oldenburg in Gr. erbaute Dampfer **„Porto“** seine Probefahrt die sich von Travemünde bis Holtenau erstreckte und auf der eine Fahrgeschwindigkeit von 12—12¹/₄ Meilen erreicht wurden. Die Dimensionen des Dampfers sind: 250' × 37' × 24' 3". Die Tragfähigkeit beträgt auf See-Berufsgenossenschafts-Freibord 2900 t. Der Dampfer »Porto« ist mit einer Triple-Compound Maschine ausgestattet, die auf der Probefahrt durchschnittlich 910 Pferdestärken indizierte und forziert 1075 indizierte Pferdekräfte leistete.

Aus dem kürzlich veröffentlichten Rechenschaftsbericht von **G. Seebeck A.-G.,** Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks in Bremerhaven, daß sich die Lage des Schiffsbaugewerbes im letzten Jahre verschlechtert hat, weil infolge des ungünstigen Frachtenmarktes der Handelsmarine die Ermunterung zur Erteilung von neuen und lohnenden Bauaufträgen gefehlt hat. Dagegen war die Gesellschaft bisher noch beschäftigt mit dem im Vorjahre kontrahierten Bau von Fischdampfern und einigen anderen kleineren Objekten. Für einige ihr angebotene Aufträge auf große Dampfer reichten die Dimensionen der Anlagen nicht ganz aus, und um solchem Übelstande abzuhelfen, wird der Gesellschaft für die Zukunft noch eine Aufgabe bleiben. Das Reparatur-Geschäft hat sich zur Zufriedenheit gestaltet, namentlich haben sich die Einrichtungen des neuen Trockendocks wiederholt bewährt. Aus der Bilanz ergibt sich ein Reingewinn von M. 145 659 (M. 353 337 i. V.), Abschreibungen von M. 208 936 (M. 208 012 i. V.) und eine Dividende von 5% = M. 110 000 (10% = M. 220 000 i. V.)

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Zum Betrieb einer Reederei und solcher Geschäfte, welche dem Redereibetriebe dienlich erscheinen sowie zum Betriebe von Schiffsagenturen und aller hiermit zusammenhängenden Handelsgeschäfte ist in Hamburg die Sloman Union-Linie als G. m. b. H. gegründet worden. Herr Friedrich Leopold

Eduard Loeseuer wurde zum Geschäftsführer ernannt. Das Stammkapital ist auf Mk. 200 000 festgesetzt.

* * *

In Frankfurt a. M. ist eine Schiffahrtskonferenz von Vertretern der am nordatlantischen Passagiergeschäft beteiligten Reedereien abgehalten und beschlossen worden, die Zwischendecksraten für ungarische Auswanderer auf Mk. 40 festzusetzen.

* * *

Der neue Semaphor in Cuxhaven, der unter Berücksichtigung aller neuen Errungenschaften auf dem Gebiete des Fernsignalwesens gebaut wird, soll am 5. Oktober fertiggestellt sein, worauf der Transport nach Cuxhaven und der Aufbau erfolgen wird.

* * *

Der Königl. preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, daß Schiffern, die durch die außergewöhnliche Trockenheit dieses Sommers in wirtschaftliche Notlage geraten sind, die Schiffahrtsabgaben an den Oberschleusen für die Zeit der unterbrochenen Talfahrt zurückerstattet oder erlassen werden können.

* * *

Von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wurde dem Führer des Norddeutschen Lloyddampfers »Prinzeß Irene« für die im Mai d. J. auf der Reise von Neapel nach New York ausgeführte Rettung der aus acht Personen bestehenden Mannschaft der österreichischen Barkantine »Marije« die große silberne Medaille nebst Diplom verliehen. Ferner erhielten der vierte Offizier D. Braue, der das Rettungsboot führte, die kleine silberne Medaille nebst Diplom, und die zur Besatzung des Rettungsbootes gehörenden Leute: Hilfssteurer F. Viebke, Matrosen E. Teschner, G. Schawaller, J. Dörrbecker, G. Mannshardt, W. Wandner und A. Tielke je ein Geldgeschenk in Höhe von Mk. 30.

* * *

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat dem Kapitän Stoll von dem zur Reederei Kunstmann gehörigen Dampfer »Hollandia« aus der Laeisz-Stiftung die silberne Medaille nebst Diplom verliehen. Der Kapitän rettete bekanntlich am 6. August die aus 26 Mann bestehende Besatzung des bei Holmsund gesunkenen schwedischen Dampfers »Norrland« und landete sie in Lulea.

* * *

Die Passagiere der ersten Reise, die mit dem Vergnügungsdampfer »Meteor« gemacht ist, haben der Hamburg Amerika-Linie ihren Dank für die liebenswürdige Aufnahme an Bord durch eine künstlerisch ausgestattete Adresse ausgedrückt. Auch dem Kapitän, Herrn Brunswig und den Offizieren sind geschmackvolle Geschenke als Ehrengaben überreicht worden.

* * *

Die Redaktion der »Hamburger Beiträge« bringt in Erinnerung das ihr bisheriger Herausgeber, Herr Dr. K. Thieß aus dem Redaktionsverbande ausscheidet, um die staatswissenschaftliche Professur der Technischen Hochschule zu Danzig-Langfuhr zu übernehmen. Die Redaktion übernimmt Redakteur Kurt Himer, der schon seit Jahren ständiger Mitarbeiter der Korrespondenz gewesen ist und der die »Hamburger Beiträge« in den seitherigen Formen weiterführen wird.

* * *

Ausland.

In der englischen Presse werden Klagen über Hamburg laut; die Abfertigung eines Schiffes nehme zu lange Zeit in Anspruch auch verursachten die wegen geringer Vorkommisse vorgenommenen Desinfektionen außergewöhnliche Kosten. Deßhalb werden Frachterhöhungen nach Hamburg vom La Plata vorgeschlagen. (Wir kommen auf diese Angelegenheit in nächster Nummer zurück. D. R.)

* * *

Die Arbeitsverhältnisse in Marseille sind in der letzten Woche dieselben geblieben. Erwähnung verdient jedoch, daß Lord Sudley, Präsident des Verwaltungsrates der Peninsular and Oriental steam navigation Co., am 23. September dort eingetroffen ist, um sich über die Nachteile, die die gegenwärtige Krisis für seine Gesellschaft haben könnte, Klarheit zu verschaffen und um zu untersuchen, ob der Hafen von Brindisi demjenigen von Marseille vorzuziehen sei. Lord Ludley hatte mit Herrn Estuie, Generalagent der Gesellschaft in Marseille, mehrere Unterredungen, die zu dem Schluß führten, im Fahrplan der Postschiffe der P. & O. Co. vorläufig nichts zu ändern.

* * *

Präsident Roosevelt soll noch vor Beendigung des russisch-japanischen Krieges beabsichtigen, die Mächte zu einer zweiten Friedenskonferenz einzuladen, auf der in erster Linie über Reformen im Seekriegsrecht verhandelt werden soll.

* * *

Gegen die Dönvigs Boje liegt von einem Vertreter des Norske Veritas eine Kundgebung vor, wodurch die Lobeserhebungen über diesen Rettungsapparat eine gewisse Einschränkung erfahren. Herr Brunsgaard wies darauf hin, daß die Boje auf ihrer letzten Fahrt in der Nordsee Wasser übergenommen habe, daß ihre Insassen trotz ruhigen Wetters wegen der fürchterlichen Schlingerbewegungen sehr seekrank gewesen seien und daß der Kompaß nicht in Ordnung gebracht werden konnte.

* * *

Die von Fred. Olsen, Christiania, geleitete »Aktieselskab Dampskibet Bonheur«, die drei Dampfer besitzt, hat vom 1. Juli ab weitere 5 Dampfer aufgenommen und wird unter der Firma »Aktieselskabet Bonheur« mit einem Aktienkapital 1 386 000 Kr. weiterbetrieben werden. Die Gesellschaft unterhält einen Güterverkehr zwischen Ostnorwegen und England, der in der letzten Zeit einen starken Aufschwung genommen hat.

Vermischtes.

Jacht nicht Yacht! Hierzu schreibt uns Herr S. Pellehr. Berlin: In der Marine-Rundschau 1895 klagt Marineoberpfarrer Goedel über »Hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter« und sagt darin u. a. »Für schnelles Schiff hatten wir früher ein schönes deutsches Wort, nämlich das von Jagt oder Jacht. In den niederdeutschen Dialekten hat es sich auch noch erhalten, dem Neuhochdeutschen aber ist es verloren gegangen oder vielmehr gestohlen worden von den Engländern. Wir haben es freilich in den neuesten Zeiten des erwachenden, von Sr. Maj. dem Kaiser geweckten Segelsports wieder — O Ironie des Schicksals! — von drüben entlehnt, aber natürlich in englischer Frisur als »Yacht« und sogar mit der englischen Aussprache »Jot«. Was ist uns Hekuba? Was soll uns das Y ?! . . . Übrigens hat sich ein Wort desselben Stammes auch in der neuhochdeutschen Seemannssprache erhalten, heißt doch das allervorderste Segel am Vorgeschirr »Jager«. Das letzte Wort als Bezeichnung für die schnellsten Hochseefischerfahrzeuge, die mit dem ersten Heringsfang nach Haus geschickt wurden, hängt um diese Jahreszeit im nordwestlichen Deutschland bei fast jedem Materialisten im Fenster: »Echt Jager Matjes-Heringe«. In A. Stenzel, Deutsches Seemännisches Wörterbuch, Berlin 1904, finden wir: »Jacht (niederdeutsch, niederländisch) . . . . Die erste nach England gekommene Jacht war ein Geschenk der holländischen-ostindischen Gesellschaft an Karl II. 1661. Ursprünglich war die Jacht ein kleiner Schnellsegler, der im 17. Jahrhundert zum Kundschaften benutzt wurde. Das Wort ist die mittelniederdeutsche Form

für mittelhochdeutsch jaget und neuhochdeutsch jagd«. Nebenher finden wir auch gleich: »Schlup (plattdeutsch) meist auch Slup, englisch sloop. Aus dem mittelniederdeutschen slûpenschlüpfen, schleichen; niederländisch sloepe, sloep, woraus französisch chalupe entstand und aus diesem neuhochdeutsch Schaluppe«. Das letztere ist aber wohl nur in hochdeutschen Romanen zu finden. Erwähnt sei noch ein drittes Wort: Schuner, englisch schooner; die deutsche Schreibung Schoner oder Schooner ist zum mindesten bedenklich. Das amtliche Wörterverzeichnis 1903 gibt Jacht, Schaluppe, Schoner. Die amtliche Unterscheidungsliste der deutschen Seeschiffe und das Handbuch der deutschen Handelsmarine werden zwar beide im Reichsamt des Innern bearbeitet, sind aber leider beide uneinig; sie geben Dampfjacht, Schoneryacht, Lootsenschooner usw. Immerhin herrscht Klarheit genug, um festzustellen, daß für die Anwendung der englischen Formen yacht, sloop, schooner in Deutschland jede Notwendigkeit fehlt, da sie ja nur als phonetische Wiedergaben des Deutschen für den Engländer entstanden sind. Bei yacht kann ursprünglich auch ein Mißverständnis vorgelegen haben: man schreibe einmal in flotter lateinischer Schrift Jacht und yacht. Denn wenn schon eine englische Frisur vorgenommen wurde, warum blieb der deutsche Rumpf acht unversehrt, mit dem der Engländer nichts anfangen kann; es ist ihm unmöglich, unser ch auszusprechen und für diesen ihm fremden Gutturallaut in besonders arabischen Namen hat er bekanntlich die Schreibung kh. Auf jeden Fall aber deckt sich hier die Aussprache des englischen y mit dem dem deutschen j. Die Schreibung Yacht mit der Aussprache »jot« ist also für einen Deutschen nichts weniger als würdevoll. Einen Beleg für den mit diesem Worte verknüpften Begriff der Schnelligkeit finden wir zum Schluß noch bei Geibel (Der Tod des Tiberius) . . . Und im Schlafgewand, Jach sprang er auf.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. August 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	18	32	9	35
Beschädigungen . .	353	163	336	210

Nach Flaggen geordnet gingen im August 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	3	4	holländische	—	—
belgische	—	—	italienische	—	2
britische	7	11	japanische	4	—
chilenische	—	—	niederländische	—	3
dänische	—	—	norwegische	1	4
deutsche	3	—	russische	—	4
französische	—	2	schwedische	—	2
griechische	—	—	türkische	—	—

Die Beeinflussung von Schiffskompassen durch magnetische Störungen. Dr. Kroogh vom physiologischen Laboratorium an der Universität Kopenhagen wirft in Erinnerung an den Untergang des Dampfers »Norge« an dem Felsen von Rockall die wichtige Frage auf, ob die Kompaße moderner Schiffe durch magnetische Störungen derart beeinflußt werden können, daß eine Gefahr entsteht. Da das verunglückte Schiff in einem Abstand von 25 Sm an der Klippe vorüber steuern sollte und die letzte Beobachtung nur 12 Stunden vor der Katastrophe, keine Mißweisung des Kompasses ergeben hatte, so kann der Vorgang nur durch eine plötzliche und erhebliche Ablenkung der Kompaßnadel erklärt werden. Daß derartiges auch bei den heutigen Schiffen noch vorkommt, weist Dr. Kroogh aus 2 Schiffsjournalen nach. Das eine Schiff erlitt etwa 200 Sm westlich von Rockall eine Kursveränderung, indem der Kompaß eines Tages eine Ablenkung von 10—11 Grad nach Osten erfuhr, wie sie in diesem Meeresteil bisher noch nie beobachtet worden war. Es konnte vermutet werden, daß diese magnetischen Störungen mit einem gleichzeitig auftretenden schwachen Nordlicht in Verbindung standen, mit dem zusammen sie auch verschwanden. Noch beachtenswerter ist der zweite Bericht von einem Schiff, das sich etwa am Tage des Schiffsbruchs der »Norge« gleichfalls in unmittelbarer Nähe des Rockall-Felsens befand. Auch hier wurde eine plötzliche Ablenkung der Kompaßnadel um 9 Grad ermittelt, durch die das Schiff um 25 Seemeilen nach Norden aus dem Kurse gebracht worden war. Solche Vorkommnisse verlangen dringend nach Aufklärung, da sie eine große Gefahr für die Schiffahrt bedeuten. An den freischwebenden Magnetnadeln wie sie in den magnetischen Warten aufgehängt und beobachtet werden, haben sich so große seitliche Ablenkungen nie gezeigt. (Hamb. Nachr.)

Prüfungswesen.

Donnerstag, den 1. Dezember d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung für Steuerleute. Meldungen dazu nimmt bis zum Tage vorher der Navigationslehrer, Herr Döring, in Papenburg entgegen. — Donnerstag, den 15. Dezember d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung für Steuerleute und für Schiffer auf großer Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum Tage vorher der Navigationsschuldirektor, Herr Prahm, Geestemünde entgegen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 28. September. Als Mitglieder werden die Herren Kapt. Meyer und Kroeger D. »San Nicolas« aufgenommen. Nachdem der Vorsitzende einige beachtenswerte Daten aus den Eingängen bekannt gegeben hatte, beschäftigte sich die Versammlung mit der Lichterführung vor ihren Ketten und vor Drachen treibender Dampfer, mit einer Frage, die, vom Stettiner Verein angeregt, den Verein schon wiederholt und eingehend in Anspruch genommen hat. Auch diesmal kam es, trotz erschöpfender Aussprache, nicht zu einer endgültigen Erledigung, vielmehr wurde nur beschlossen: für Dampfer, die sich der Ankerketten oder eines Drachens zum Schutz gegen querlaufenden Seegang und zur Verhütung starker Trift bedienen, eine besondere von der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Mai 1897 abweichende Lichterführung nicht zu befürworten. In einer der nächsten Sitzungen soll besprochen werden: Ob für die hier gekennzeichneten Dampfer die für Schiffe vor Anker, in Fahrt oder wegen Manöverierunfähigkeit bestimmten Lichter zu empfehlen seien oder ob es zweckentsprechender sei, dem Schiffsführer von Fall zu Fall zu überlassen, welche Lichterführung er für die geeignete halte. — In der nächsten Sitzung am 5. Oktober wird sich der Verein entweder mit dem Begriff »mäßige Geschwindigkeit« im Nebel oder mit den in der »Hansa« (S. 462-463) veröffentlichten Beanstandungen zu der neuen Prüfungsordnung beschäftigen. Für diese sehr wichtige Angelegenheit hat Herr Navigationslehrer Weltzien die Berichterstattung übernommen.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 22. Sept. abgehaltenen Versammlung wurden 13 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Zur Besprechung gelangte die Frage, ob man aus dem Führen von Kontrebande an Bord besondere gesetzliche Ansprüche an den Reeder herleiten könne. Zwar ändere das Führen von Kontrebande an und für sich nichts an dem in der Musterrolle festgelegten Heuervertrage, wohl aber würde es sich rechtfertigen, den Reeder für den infolge der Kontrebande entstandenen persönlichen Schaden haftbar zu machen.

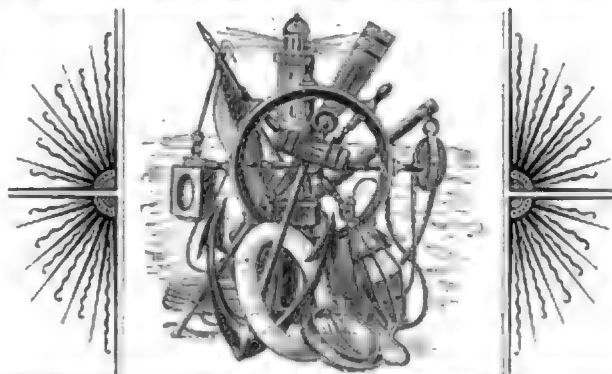
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Schulschiffskadetten — Fahrzeit als Vollmatrose.

Auf die an den Bundesrat gerichtete Eingabe, in der ersucht worden war: von den Schulschiff-Kadetten eine zwölfmonatige Fahrzeit als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen zu fordern, ehe sie zum Steuermannsexamen zugelassen werden, ist dem Verbande folgende sehr beachtenswerte Antwort vom Herrn Staatssekretär des Innern zugegangen:

»Die Gründe, welche in der Eingabe des Verbandes dafür geltend gemacht werden, von den zur Steuermannsprüfung zuzulassenden Zöglingen der Schulschiffe eine zwölfmonatige Vollmatrosenfahrzeit auf Kauffahrteischiffen zu fordern, sind vor Erlaß der am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Vorschriften über den Befähigungsnachweis pp. der Seeschiffer und Seesteuerleute vom 16. Januar d. J. eingehend erwogen worden, haben aber zu einer anderen als der im § 6 Abs. 2 enthaltenen Bestimmung nicht führen können. In Anerkennung der Berechtigung mehrerer der angeführten Gesichtspunkte ist aber dem Deutschen Schulschiff-Vereine diesseits nahegelegt worden, denjenigen Zöglingen, welche volle drei Jahre auf dem Schulschiff ausgebildet sind, vor ihrer Entlassung besonders anzuempfehlen, daß sie den Rest der für die Steuermannsprüfung vorgeschriebenen 45 monatigen Seefahrzeit auf einem Kauffahrteischiffe zubringen. Dies ist für den im laufenden Jahre zur Entlassung gekommenen Jahrgang seitens des geschäftsführenden Vereinsvorsitzenden in nachdrücklicher Weise geschehen.

Eingaben des Verbandes. (Entwürfe des Reichsgesundheitsamts.)

Einem Kaiserlichen Reichsgesundheitsamt beehrt sich der gehorsamst unterzeichnete Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine seine am 9. Februar d. J. gefaßten Beschlüsse zu den Entwürfen über Größe und Einrichtung der Logis-, Wasch-, Baderäume und der Aborte für die Mannschaften und über die Bestimmungen für die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienst ergebenst mit der Bitte um eine wohlgeneigte Prüfung zu überreichen.

Zum Entwurf I, § 1 Abs. 2, der besagt:

»Die Untersuchung ist im Falle der Anmusterung eines Schiffsmannes in einem deutschen Hafen (§ 6 Abs. 2 der Seemannsordnung) durch einen Arzt in Gegenwart des Kapitäns oder eines Vertreters der Reederei vorzunehmen. Ebenso ist in der Regel in außerdeutschen Häfen zu verfahren; jedoch kann der Kapitän, falls die Zuziehung eines Arztes Schwierigkeiten bereitet, dort ausnahmsweise die Untersuchung selbst, tunlichst im Beisein eines Beamten des Seemannsamtes (§ 5 Abs. 1 der Seemannsordnung), ausführen. Ist in diesem Falle die Anmusterung ohne vorangegangene Untersuchung erfolgt, so ist diese Untersuchung sobald als möglich nachzuholen.«

beantragt der Verband, daß der Kapitän von der Verpflichtung, bei der Untersuchung anwesend sein zu müssen, entbunden werde und daß als Vertreter der Reederei, im Sinne dieses Paragraphen, Schiffsoffiziere nicht zu betrachten seien. Dagegen solle es dem Kapitän oder dem von ihm beauftragten Schiffsoffizier gestattet sein, der Untersuchung beizuwohnen.

Bestimmend für diesen Standpunkt ist einmal, daß die Gegenwart des Kapitäns, weil er die Tätigkeit des Arztes doch nicht zu kontrollieren vermöge, zwecklos sei und ferner die Befürchtung, daß die Kapitäne, weil sie hauptsächlich vor der Abfahrt des Schiffes dienstlich außerordentlich in Anspruch genommen seien, nur unter Vernachlässigung ihrer anderen Obliegenheiten der Untersuchung des Arztes beizuwohnen vermöchten.

Die Forderung im § 2 Abs. 2, wonach das Ergebnis der Untersuchung in das Seefahrtsbuch einzutragen sei, wird, es handelt sich um die Schiffsleute in der kleinen Fahrt, als ungerechtfertigt und nicht übereinstimmend mit den Bestimmungen angesehen, die für die Schiffsleute in großer Fahrt getroffen sind. Es wird befürchtet, daß den Leuten durch solche Eintragungen Benachteiligungen erwachsen, die ihrem Forkommen im Wege stehen. Um auch nach anderer Richtung eine Gleichmäßigkeit zu erzielen, empfiehlt der Verband, daß die anderweitige Aufzeichnung über das Ergebnis der Untersuchung in gleicher Weise aufbewahrt werde, wie es im § 1 Abs. 4 bestimmt ist. (Schluß folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 41. Hamburg, den 8. Oktober. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Über Hamburg als Ladungs- und Quarantänehafen.

Hierzu wird uns aus Hamburg geschrieben: »Fairplay« veröffentlicht Mitteilungen, die leider immer deutlicher die Abschwenkung dieses Blattes in das Lager der Deutschenhasser erkennen lassen. Eine Berechtigung für diese Mutmaßung geben in derselben Ausgabe noch andere Veröffentlichungen. In einer wird der deutschen Regierung Neutralitätsbruch vorgeworfen, weil sie den Verkauf deutscher Schnelldampfer mit Hilfskreuzereinrichtungen an Rußland geduldet habe. Mit keinem Wort wird diese Anschuldigung von der Redaktion abgeschwächt, obgleich das Blatt vor Monaten eine Auslassung auszugsweise wiedergegeben hatte, aus der, eine allbekannte Tatsache, hervorging, daß unsere Reedereien ihre Schnelldampfer dem Reich als Hilfskreuzer im Falle kriegerischer Verwickelungen zur Verfügung halten, ohne für diesen Ausdruck patriotischen Empfindens in Friedenszeiten einen Pfennig zu beanspruchen, also nicht, wie die englischen Reeder für ihre mit Hilfskreuzereinrichtungen versehenen Schnelldampfer eine Subvention zu erhalten. Aber wir wollten uns mit der Kritik beschäftigen, die an Hamburg im englischen Blatte geübt worden ist. Die ganze Zuschrift atmet einen unsachlichen Ton, wird Hamburg doch wiederholt und ohne zwingenden Grund als ein »objectionable, expensive and slowport« bezeichnet. Diese Apostrophierungen sollen die Absicht des Verfassers, eines englischen Reeders, verschleiern, der die Getreideverlader vom La Plata gegen Hamburg scharf machen will. Die Frachten nach Hamburg müßten mindestens um 1 s. per Ton höher als nach englischen Häfen sein, will der Reeder nur einigermaßen auf seine Rechnung kommen. Den englischen Reedern wird darauf dringend ans Herz gelegt, eine derartige Frachterhöhung zu beanspruchen, im Übrigen aber Hamburg den deutschen Dampfern zu überlassen, die »wahrscheinlich nicht den gleichen drückenden Belästigungen ausgesetzt seien, wie sie britischen Schiffen in Hamburg zugemutet würden.« Und worin bestehen diese angeblichen »vexatious annoyances«? In der Tatsache, daß ein englischer Dampfer, weil er tote Ratten an Bord hatte, ausgeschwefelt wurde. Daß die Rattenkadaver pestverdächtige Keime an sich hatten, wird nicht ausgesprochen. Es ist immer nur von »a few dead rats« als Grund der Ausräucherung die Rede. Allein jenem Umstande sei es zuzuschreiben, daß ein Dampfer dieses Reeders 19 Tage im Hafen verweilen mußte, um seine aus 4925 t bestehende Ladung löschen zu können. Diese Beschwerde ist umso unberechtigter, als Hamburg, bahnbrechend, dank der Bestrebungen des Hamburger Hafenarztes Dr. Nocht in einer, allerdings sehr eingehenden Desinfektion ein besseres Mittel zur Verhütung von Einschleppung ansteckender Krankheiten sieht, als in dem Verhängen einer mehrtägigen, wenn nicht

noch längeren Quarantäne, wie sie beim Feststellen pestverdächtiger Rattenkadaver an Bord sonst noch durchweg angeordnet zu werden pflegt. *P.*

Anmerkung der Redaktion. Stimmen wir auch mit dem Herrn Verfasser in seinem Urteil über den Ton der Zuschrift des englischen Reeders überein, so lassen sich aus den Bemängelungen über den Hamburger Hafen auch andere Schlüsse ziehen, als sie Herr P. hier angewandt hat. Allerdings geben wir ihm Recht, daß die Ausräucherung eines Schiffes ein weit weniger verkehrstörendes Hindernis als die Verhängung einer mehrtägigen Quarantäne ist. Es fragt sich aber, ob die auf dem Schiffe vorgefundenen toten Ratten wirklich mit Pestkeimen behaftet waren, wie Herr P., entgegen der Ansicht des englichen Reeders, als bestimmt voraussetzt. Auch ohne eine solche Feststellung wird in Hamburg zur Desinfektion geschritten. Sagte doch Herr Dr. Nocht im Februar d. J. im Nautischen Verein zu Hamburg:

»Unsere Hauptaufgabe ist daher: Vernichtung der Ratten! Die Feststellung, ob die Ratten tatsächlich pestkrank sind, ist nicht ganz leicht. Ein hier angekommenes Schiff ist voll beladen; beim Öffnen der Luken werden ca. 30 Ratten tot gefunden. Auch ganze Rattennester, in welchen noch junge Tiere sind, werden gefunden. Schöpft man Verdacht auf Pest, so wird solch ein Schiff mit der vollen Ladung mit einem Gase gefüllt, das die Ratten tötet, nicht zum Zwecke der Desinfektion, sondern um zu verhindern, daß die lebendigen, aber kranken Ratten an Land gelangen. Um zu verhindern, daß das Umgekehrte stattfindet, wird das Schiff auf freies Wasser gelegt, isoliert, und nun werden die Räume mit giftigen Gasen gefüllt.«

Es genügt also schon, wenn Verdacht auf Pest geschöpft wird, um veranlassen zu können, daß ein Schiff ausgeräuchert wird. Vielleicht empfiehlt sich, so sehr einer Desinfektion auch bei stark verdächtigen Symptomen das Wort zu reden ist, eine etwas liberalere Behandlung, als sie anscheinend dem englischen Schiffe hier zu Teil geworden ist. Hamburg zählt nicht zu den billigen Häfen, und es muß deshalb jede Verteuerung für Schiffe, die Hamburg aufsuchen, vermieden werden.

Herrn Dr. Sieveking, dem Präsidenten des hanseat. Oberlandesgerichts,

haben Vertreter der Hansestädte, des Juristen- und Handelsstandes in diesen Tagen Glückwünsche zu seinem 25 jährigen Amtsjubiläum ausgesprochen und ihm durch Worte und Ehrengaben bewiesen, wie hoch sie die Tätigkeit des Jubilars zu schätzen verstehen. In unserer an Festlichkeiten reichen Zeit erlahmt das Interesse an einzelnen Vorgängen, und nur so läßt sich erklären, wenn dem Anlaß zu der Jubelfeier Dr. Sievekings eine über den Rahmen der Hansestädte hinausreichende Aufmerksamkeit innerhalb Deutschlands nicht geschenkt worden ist. Vielleicht tritt als Erklärung auch hinzu, daß das Wirken von Präsident Dr. Sieveking, weil er literarisch bisher weniger als andere großen Juristen hervortrat, im deutschen Publikum nicht genügend verbreitet ist. Schließlich schmälern mangelnde Kundgebungen ja gewiß nicht die Verdienste, die sich der Jubilar, in dem wir an der Wasserkante den Ersten praktischen Juristen Deutschlands sehen, erworben hat. Nicht allein um die deutsche Seerechtssprechung, deren Glanzpunkte zumeist in den Urteilen des hanseatischen Oberlandesgerichts zu finden sind, sondern auch um die Vereinheitlichung internationaler Gesetze. Was Herr Dr. Sieveking auf diesem Gebiete geleistet hat, sein Anteil an dem seit 1887 in Kraft befindlichen Seestraßenrecht, seine hervorragende Mitwirkung an dem Zustandekommen der York-Antwerp Rules von 1890, seine bedeutende Mitarbeit an den Bestrebungen des Comité Maritime internationale, alle diese Bemühungen um die Herbeiführung eines internationalen See- und Handelsrechtes sichern ihm einen ersten Platz unter Juristen von Ruf. Das weiß Jeder, der Gelegenheit gehabt hat, den Jubilar auf internationalen Kongressen wirken zu sehen, der beobachtet hat, welche Hochachtung ihm von allen Seiten gezollt wird und mit welcher lautlosen Aufmerksamkeit ein internationales Auditorium aus den hervorragendsten Juristen aller Länder seinen geistreichen Ausführungen folgt. Bei dem Mangel von Interesse um nicht zu sagen von Verständnis, das dem Wirken des von Dr. Sieveking mitgeleiteten Internationalen Seerechtsvereins von Regierungen entgegengebracht wird, ist zu befürchten, daß die hervorragende Tätigkeit des Jubilars auf internationalem Gebiete erst der kommenden Generation zum richtigen Verständnis kommen wird. Bis dahin wünschen wir dem Präsidenten des hanseatischen Oberlandesgerichts noch sehr oft Gelegenheit, von seinem Können der Mitwelt Beweise zu geben.

Über die Anzahl ausländischer Seeleute auf britischen Schiffen

giebt eine kürzlich veröffentlichte Aufstellung des Handelsamtes Aufschluß. Damit wird wieder in der englischen Presse ein Interesse an einer Angelegenheit wachgerufen, die dieser Anteilnahme allerdings sehr bedarf. Meistens aus nationalen Gründen ereifern sich in England viele Leute über die bedrohliche Zunahme ausländischer Schiffsleute auf britischen Schiffen. Nicht ganz mit Unrecht, da in absoluten Zahlen eine ganz beträchtliche Zunahme im letzten Jahrzehnt stattgefunden hat und auch der Prozentsatz gestiegen ist, wenn es auch nichts auffälliges ist, daß mit wachsender Schiffsmannschaft, erfolgt durch eine Vergrößerung der Handelsflotte, das Kontingent ausländischer Seeleute zunimmt.

Ausländer fahren in allen Handelsmarinen, und wenn sie insbesondere die englischen Schiffe bevorzugen, dann liegt es an den höheren Heuern, die dort im Vergleich zu den Schiffen anderer europäischer Nationen bezahlt werden und an dem über die Nachfrage hinaus erfolgenden Angebot von Seeleuten in anderen Ländern. Wenn aber bei dieser Gesamtzunahme die Anzahl britischer Schiffsleute zurückgeht, der Zuwachs also nur auf das Konto der Ausländer und Laskaren fällt, dann erkennt man, wie berechtigt die in letzter Zeit kundgegebenen, verschiedenartigen Bestrebungen zu einer intensiveren Heranziehung der englischen Landbevölkerung für den Schiffsdienst sind. Und man wird Denjenigen nicht ganz Unrecht geben, die in diesem Zuwachs der Ausländer, der sich unter gleichzeitigem Rückgang der Einheimischen vollzieht, eine Gefahr für England bei kriegerischen Verwickelungen sehen. Nach der Statistik des Handelsamtes fuhren auf britischen Schiffen (einschl. der Kapitäne) 240 974 Personen im Jahre 1893 und 257 937 zehn Jahre später; eine Zunahme von nahezu 17 000 Köpfen.

Von der Gesamtzahl waren

1893	186628 Briten,	29549 Ausländer u.	24797 Laskaren
1903	176520 » ,	40396 »	» 41021 »

Die Briten haben also um 10 108 ab-, die Ausländer um 10847 und die Laskaren sogar um 16 224 zugenommen. Auffallend, insbesondere wenn wir unsere Verhältnisse zum Vergleich heranziehen, ist auch der bedeutende Rückgang des Apprenticewesens in England. Mit Einschluß der Fischerei wurden 1903 im Ganzen 5 239 Apprentices gegen 18303 in 1870 gezählt.

Winke und Ratschläge für Schiffsführer, Schiffsoffiziere und Lotsen.

Mit dem Erscheinen des fünften Buches ist der vierzehnte Band der vom Reichsamt des Innern herausgegebenen Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs abgeschlossen. Er enthält Entscheidungen, die in der Zeit vom Juli 1900 bis Februar 1903 gefällt worden sind. Nur vier Monate fehlen an zwei Jahren, so alt ist das hier zuletzt bekannt gegebene Urteil. Ein nicht mehr ganz neues Material. Aber, wir wollen nicht den mangelnden aktuellen Charakter der im vierzehnten Bande veröffentlichten Entscheidungen kritisieren, sondern aus dem Gesamtmaterial solche Stellen kurz wiedergeben, die wegen ihrer Bedeutung für alle Schiffahrtskreise ohne Frage Aufmerksamkeit beanspruchen. In der Hauptsache handelt es sich hierbei um eine Kennzeichnung der Obliegenheiten verantwortlicher Personen an Bord, aber auch außerhalb dieses Rahmens befindet sich eine große Anzahl von Aussprüchen, die wir insbesondere unseren seefahrenden Lesern als Ratschläge für kommende Fälle zur Berücksichtigung dringend empfehlen möchten.

Wird mit den Entscheidungen, die dem Schiffsführer eine Richtschnur für sein Verhalten in besonderen Lagen geben, begonnen, dann finden wir das Folgende:

Es ist Pflicht des Sch. beim Aufstoßen des Schiffes auf einen unbekannten Gegenstand unverzüglich für die möglichst genaue Festlegung des Unfallorts zu sorgen und eine Untersuchung desselben durch die zuständigen Behörden anzuregen; für eine vorschriftwidrige Verstauung der Ladung und Mängel in der Ausrüstung des Schiffes kann der Sch., dem das vollbeladene Schiff erst unmittelbar vor dem Antritt der Reise übergeben worden ist, nicht verantwortlich gemacht werden; ein Sch., welcher im Augenblick dringendster Gefahr den Kopf vollständig verliert und gänzlich untätig zuschaut, wie das seiner Führung anvertraute, mit feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen beladene Schiff in Flammen aufzugehen droht, kann nicht für fähig erachtet werden, seinen Beruf weiterhin auszuüben; auffällige Deviationsänderung muß einem Sch. zu besonders sorgfältiger Navigierung veranlassen; der Schiffer ist für die ordnungsmäßige Besetzung der Wache verantwortlich; Pflicht des Sch. bei Übernahme des Kommandos eines Schiffes, sich von der Zuverlässigkeit der Kompasse zu überzeugen; einem Sch. zum Vorwurf gemacht, daß er in kritischer Zeit den Kompaß verlassen, die Navigation ganz aus der Hand gegeben und sich mit den Steuerleuten auf der Back aufgehalten hat; Pflicht des Sch., in schwierigem Fahrwasser an Deck zu bleiben und die Leitung des Schiffes selbst zu besorgen; ein Sch. wegen Verlassens des Decks im kritischen Moment getadelt; solange der Sch. die Wache hat, ist es seine Pflicht, oben zu bleiben und nicht das Schiff ohne Grund zeitweise ohne verantwortliche Führung zu lassen; Verlassen des Decks und Schlafengehen des Sch. zu einer Zeit, in welcher die Anwesenheit desselben an Deck erforderlich gewesen ist, wird als pflichtwidrig bezeichnet; im Großen Belt, wo die meisten Schiffsführer die Kommandobrücke überhaupt nicht zu verlassen pflegen, mußte der Sch. Bedenken tragen, die Navigierung dem Steuer-

mann zu überlassen; ein Sch. wird wegen Verlassens des Schiffes als einer der ersten getadelt. Sein Platz war auf Deck des sinkenden Schiffes, wo er die Pflicht hatte, dafür zu sorgen, daß Besatzung und Passagiere sich in Ruhe und Ordnung in die Boote begaben; einem Sch. wird ungenügende Überwachung der Navigierung des Steuermannes vorgeworfen; Unterlassene Bergung der Schiffspapiere beim Verlassen des Schiffes wird dem Sch. zum Vorwurf gemacht ebenso daß er sich lediglich auf das Besteck verließ und in der Nähe des Landes nicht lotete; dem Sch. liegt, auch wenn er einen Zwangslotsen an Bord hat, unbedingt die Pflicht ob, die Navigierung aufmerksam zu verfolgen, bezw. die Bedienung des Ruders selbst zu übernehmen, wenn er sieht, daß sein Schiff steuerlos treibt; der Sch. bleibt der verantwortliche Führer des Schiffes, auch wenn er einen Teil seiner Obliegenheiten zeitweise seinem Berater, dem Lotsen, abgegeben hat; es ist Pflicht des Sch., den Lotsen mit den Steuereigenschaften seines Schiffes bekannt zu machen; das Unterlassen, sich bei dem an Bord befindlichen Lotsen nach Strom- und Wetterverhältnissen etc. zu erkundigen, wird dem Sch. zum Vorwurf gemacht; der Sch. ist auch dafür verantwortlich, daß nicht von dritter Seite (Stauer) gegen die Unfallverhütungsvorschriften in Betreff des Gebrauchs von offenem Licht verstoßen wird; von einem gewissenhaften Sch. kann wohl verlangt werden, daß er die ihm von seiner Reederei zur Verfügung gestellten Hilfsmittel der Navigation auch benutzt; in fremden Gewässern soll sich ein Sch. niemals zu sicher fühlen und von den zu Gebote stehenden Hilfsmitteln der Navigierung stets erschöpfenden Gebrauch machen; von dem Schiffer und den Steuerleuten eines unter Lotsenführung befindlichen Schiffes ist insofern Aufmerksamkeit zu verlangen, daß sie auf den gesteuerten Kurs und die in Sicht befindlichen Feuer achten, um nötigenfalls in die Navigierung des Lotsen einzugreifen; für eine vorschriftswidrige Verstauung der Ladung kann der Sch., dem das vollbeladene Schiff erst unmittelbar vor dem Antritt der Reise übergeben worden ist, nicht verantwortlich gemacht werden; Verstauung von Kisten mit Gasolin aus Zweckmäßigkeitsgründen im Raume anstatt gemäß den Unfallverhütungsvorschriften an Deck, wird nicht als fahrlässige Handlungsweise des Sch. erklärt; ein zeitweiliges, durch die Umstände nicht gerechtfertigtes Verlassen der Kommandobrücke seitens des Sch. ohne geeignete Vertretung kann die Entziehung der Gewerbebefugnis zur Folge haben; eine unterlassene Einzeichnung des Kurses auf der Karte dem Sch. zum Vorwurf gemacht; die Sch. sind an die bisher vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln über Ventilation und Temperaturmessungen von Kohlenladungen gebunden.

Vom Steuermann wird gesagt:

Wenn der Schiffer sich in keiner Weise um die durch gefährliche Ladung gebotene Vorsicht kümmert, muß der erste St. kraft seiner Stellung eingreifen; ein St. hat sich nicht nur an den Wortlaut eines Befehls zu halten, sondern auch den Sinn des Befehls zu beachten; Übernahme der Wache seitens des St. ohne sich über die Örtlichkeit auf der Seekarte zu unterrichten. wird getadelt.

Den Maschinisten sind über ihre Pflichten und Rechte folgende Anweisungen gegeben:

Der leitende M. trägt die volle Verantwortung für die Sicherheit des Betriebs und darf sich weder durch Befehle oder Wünsche des Kapitäns, noch durch Rücksichten auf die schnellere Ladung oder Löschung in der Anwendung der nötigen Vorsicht beeinflussen lassen; die erste und wichtigste Aufgabe eines M. ist die Kontrolle des Dampfkessels; ein M. getadelt, weil er die Feuer der Kessel während einer mehrtägigen Liegezeit auf einer gefährlichen Reede nicht der Anweisung des Schiffers entsprechend im Stande gehalten hat; für einen Wassermangel im Dampfkessel muß der leitende M. unbedingt verantwortlich gemacht werden; einem ersten M. wird zum Vorwurf gemacht, daß er die Bedienung der Maschine dem zweiten M. allein überlassen hat; einem anderen M. wird zum Vorwurf gemacht, gegen eine in vorschriftswidriger und fahrlässiger Weise ausgeführte Arbeit nicht eingeschritten zu sein; unterlassenes Einschreiten des M. gegen die Verwendung von offenem Licht bei Arbeiten im Tunnel wird gerügt; beim Manövrieren eines Schiffes im Hafen ist eine genaue und schnelle Ausführung der Befehle des Schiffers seitens des M. notwendig; bei Fahrten im Revier, insbesondere wenn sie mit Schwierigkeiten verbunden sind, ist es erforderlich, daß das ganze Personal die Maschine bedient; trotz aufmerksamster Bedienung können nicht vorherzusehende Umstände eintreten, die den Wasserstand eines Dampfkessels alterieren, ohne daß dies vom Maschinenpersonal bemerkt wird; Anheizen eines Dampfkessels ohne normalen Wasserstand ist ein von M. geübter Mißbrauch, dem auf das entschiedenste entgegenzutreten ist.

Der Pflichtenkreis der Lotsen wird durch folgende Entscheidungen gekennzeichnet:

Ein an Bord eines ihm fremden Schiffes kommender L. darf niemals versäumen, sich nach den Steuereigenschaften des Schiffes zu erkundigen; wenn der L. im Dienst ist, hat er sich an Deck aufzuhalten; zu einer Prüfung der Frage, inwieweit ein L. seine besonderen Obliegenheiten

als L. nicht vollständig erfüllt hat, sind allein die den L. vorgesetzten Landesbehörden zuständig, nicht aber die seeamtlichen Behörden; einem L. zum Vorwurf gemacht, daß er seinen Platz am Ruder, um Feuer zu sichten, verlassen hat, ohne vorher das Ruder einem Andern zu übergeben; die L. der ein- und ausgehenden Dampfer in Bombay sind als Zwangslotsen im Sinne der Kollisionsverordung anzusehen; die von den L. allgemein gehandhabte Übung, in die Elbe ohne Kursangabe lediglich nach Peilungen von Feuern einzufahren, als ungehörig bezeichnet, weil die Sicherheit der Navigierung und die eigene Kontrolle die Aufgabe eines festen Kurses erfordert; Schiffe, welche aus irgend einem Grunde auf die falsche Seite des Elbe-Fahrwassers geraten sind, sollen die richtige Seite wiederzugewinnen suchen, sofern sie es noch rechtzeitig und ohne Gefahr tun können; die Vorschrift, daß nach See bestimmte Schiffe, welche bei Cuxhaven ihren L. absetzen, die Nordseite des Fahrwassers zu halten haben, wird aus Gründen der Bequemlichkeit sehr häufig außer acht gelassen.

Im Anschluß hieran noch einige bemerkenswerte Äußerungen über Vorsichtsmaßregeln bei Kohlenladungen:

Auf die Wichtigkeit der Temperaturmessungen schon beim Transport von Kohlenladungen unter gewöhnlichen Umständen wird von den deutschen Seeämtern immer wieder mit Nachdruck hingewiesen; das Oberseeamt erachtet es als einen Übelstand, daß es an zwingenden Vorschriften gebricht, welche die Behandlung der Kohlenladungen nach Maßgabe der in neuester Zeit gemachten Erfahrungen im einzelnen regeln; Temperaturmessungen müssen mindestens täglich einmal bei Kohlenladungen erfolgen, dagegen ist die Anbringung von Vorrichtungen zum Messen der Temperatur in Kohlenräumen und in langer unter atlantischer Fahrt vorgeschrieben; bei Steinkohlenladungen sind auf Schiffen über 1000 kbm Brutto-Raumgehalt für jeden Laderaum zwei Ventilatoren vorgeschrieben; zur Vermeidung der Selbstentzündung wird in neuerer Zeit von mancher Seite ein vollständiger Abschluß der Kohlen von der Luft empfohlen; es wird die Anbringung einer Warnung an geeigneter Stelle auf Deck empfohlen, daß Laderäume, Kohlenbunker, sowie deren benachbarte Gelasse nicht mit offenem Licht zu betreten sind.

Mit der Wiedergabe der gekennzeichneten Aussprüche ist das Material, als Fundstätte praktischer Winke, noch nicht erschöpft. Nur läßt es sich nicht mehr so schematisieren wie bisher. Wir bringen deshalb noch wahllos eine Anzahl Äußerungen zur Kenntnis der Leser. Nämlich:

Ein Ausgucksmann kann von seinem Standorte vorn auf der Back im dichten Nebel nicht mit Sicherheit beurteilen, welche Richtung der Längsachse des Schiffes recht voraus liegt; daher kann eine diesbezügliche Aussage desselben nicht ins Gewicht fallen.

Eine gewisse Kenntnis der Seekarten auch für die Führer von Hochseefischereifahrzeugen ist durchaus notwendig und daher eine diesbezügliche Änderung der gesetzlichen Vorschriften über den Befähigungsnachweis wünschenswert. (Dieser Forderung ist bekanntlich durch die neue Prüfungsordnung für Hochseefischer genügend Rechnung getragen. D. R.)

Eine Tabelle über nach einem Unfalle vorgenommene Deviationsbestimmungen kann als Beweismittel für die richtige Anwendung der Deviation zur Zeit des Unfalls nicht herangezogen werden.

Ein Schiff darf nur dann die roten Lichter führen, wenn es infolge eines Unfalles manövrierunfähig ist.

Die Kontrolle der Angaben eines Patentlogges ist namentlich bei hohem Seegang und schlechten Wetter durch die Zahl der Umdrehungen der Maschine zuverlässiger als das Handlogg.

Eine einzige Lotung hat zur Feststellung des Schiffsortes keinen Wert und ist unzuverlässig, wenn das Schiff vor dem Loten nicht zum Stillstand gebracht ist.

Bei der Navigierung müssen Rücksichten auf eine schnelle Reise zurückstehen gegenüber den Rücksichten auf die Sicherheit der Menschenleben und des Schiffes.

Eine Änderung der Ruderlage im Nebel, bevor ein Gegendampfer in Sicht kommt, wird unter allen Umständen als ein nautischer Fehler bezeichnet.

Es ist befremdlich und bedauerlich, daß von deutschen Schiffen in deutschen Gewässern englische anstatt deutscher Seekarten und Segelhandbücher gebraucht werden.

Der Schiffahrtsbetrieb mit Seeleichtern ist gefährlich und unzulässig, wenn in ungünstiger Jahreszeit bei Fahrten nach Häfen, bei denen das Einlaufen schwierig ist, mehr als ein Leichter von einem Dampfer geschleppt wird.

Dampfer-Routen im Nordatlantik *).

Der Kapitän eines Frachtdampfers in der Nordatlantischen Fahrt schreibt:

Bekanntlich werden seit Jahren im Nordatlantik Routen für Dampfer festgelegt und die Kapitäne werden in letzter Zeit mehr oder weniger bestimmt angewiesen, diesen Routen zu folgen. Die Frage ist nun, welche Faktoren kommen in Betracht bei Berechnung der Routen. Eine Route läuft z. B. vom Norden Englands nach 41° N. und 47° W. Da hier nun keine Schnelldampfer fahren, sondern nur Frachtdampfer, kommen diese hauptsächlich in Betracht bei Abschätzung der Vor- und Nachteile dieser Route gegenüber dem kürzesten Wege.

Die Distanz auf ersterer Route ist 2910 Sm. Hierzu kommen 120 Sm Gegenstrom, macht 3030 Sm. Die Distanz auf kürzestem Wege ist und bleibt 2619 Sm, da der Strom sich aufhebt. Zeitersparnis für einen 10 Kn. Dampfer 41 Stunden.

Die Windverhältnisse sind für westwärts steuernde Dampfer so viel günstiger auf dem kürzesten Wege als auf der Route, daß hierdurch eine Anzahl Stunden gespart werden. Nebel: Dies ist der stärkste, ja der Hauptfaktor für die südliche Route und müssen wir uns denselben etwas genauer ansehen.

Was ist Nebel? d. h. als Schiffahrtshindernis als was er hier allein in Betracht kommt. Ein Blick auf die Pilotchart zeigt uns wie viel Prozent Nebel in jedem Quadratfeld zu erwarten ist und ich mache den Herren mein Kompliment, die Zahlen stimmen. Ich erlaube mir jedoch zu erwähnen, daß hier alle Sorten Nebel einbegriffen sind. Es kommt für die Navigation aber nur auf die Arten an, die so dicht sind, daß man Eisbergen und Fischerfahrzeugen nicht ausweichen kann, ohne die Fahrt zu reduzieren oder einzustellen. Nur diese Art ist gefährlich und hinderlich, wie gefährlich zeigt die Statistik und die ergibt, daß herzlich wenig Schaden angerichtet ist im Verhältnis zu dem enormen Zeit- und somit Geldverlust, welchen die südliche Route mit sich bringt.

Zu diesem Satze möchte ich mir einen Vorschlag erlauben, wie er für viele Verhältnisse auf See paßt. Die meteorologischen Journale verursachen viel Schreibereien und werden aus diesem Grunde lange nicht von allen geführt. Das Schiffsjournal wird dagegen auf See in Kladde und Reinschrift geführt. Von diesen beiden wäre die Reinschrift soweit zu entbehren, daß sie an Land aufbewahrt werden könnte. Ladungsangelegenheiten, Deviation, Unfälle und dergl. wichtigere Sachen werden schon in Extra-Büchern geführt. Richten wir also ein Journal ein, nur für Reisebericht und eines für die anderen Sachen, so läßt ersteres sich leicht den Bedürfnissen der Seewarte entsprechend einrichten und wenn diese Journale nicht vorher eingebunden sind, sondern alle der Seewarte reisenweise in Heften zugehen und hier geordnet werden, so könnte man sich an dieser Sammelstelle ein Bild der gesamten Seefahrt machen, z. B. wie hinderlich das Eis ist in Prozenten.

Wie hinderlich diese Art Nebel ist, können nur praktische Versuche lehren und kann keine Seewarte gar solche ausrechnen. Das Empfehlen der südlichen Route ist bequem, erhebender ist es, das Befahren der nördlichen Route zu fördern. Die jetzigen Eisberichte geben kein klares Bild der Lage. Hat ein Schiff mal Eis gesehen, so wird hiervon viel Aufhebens gemacht, ja jedes Eis wird wohl 10 mal gemeldet, dagegen können 10 Schiffe durchfahren ohne Eis zu sehen und 100 ohne vom Eise behindert zu werden und kein Bericht erwähnt etwas davon. Der Wert der heutigen Eisberichte ist für die Navigation unbedeutend, sie sind mindestens drei Wochen alt, ehe sie Anwendung finden können. Kein Mensch denkt dann noch den Eisberg auf der Stelle zu treffen, wo er hingemalt ist, daß man andererseits sich in der Eisregion befindet und Eis antreffen kann, weiß jeder ohne Berichte. Jedoch von der Bewegungsfähigkeit, dem Schmelzvermögen des Eises, der Ausdehnung der einzelnen Felder, dem Möglichkeitsgrade dieselben zu durchqueren usw., hiervon erfährt man sehr wenig. Ich habe 20 Jahre im Nordatlantik gefahren, hiervon 5 Jahre als Offizier und 10 Jahre als Kapitän — 1.. Reisen — und habe bis vor zwei Jahren alle Reisen auf dem kürzesten Wege gemacht, und bin nur in einer Reise vom Eise behindert worden, ja habe nur diese eine Reise Packeis gesehen und dies durch Zusammentreffen unglücklicher Faktoren, denn meine Kollegen haben zur selben Zeit ungehindert die gleiche Route befahren.

Ein weiteres Schiffahrtshindernis bilden auf den Bänken die Fischerfahrzeuge. Wie viele gibt es? Wo sind sie? Hat man Anhaltspunkte hierfür? Z. B. haben die Jahreszeiten, die Wassertemperatur, die Wassertiefe, die Bodenbeschaffenheit usw. Einfluß auf die engere Gegend, wo gefischt wird. Wenn die nautischen Vereine sich hierfür interessierten, würden sie von den Fischerkapitänen wohl bereitwilligst Auskunft erhalten, da diese Herren sich auch manchmal in keiner beneidenswerten Lage befinden. Dieselben haben jedenfalls die Erfahrung gemacht, daß die gewöhnlichen Nebelsignale für sie nicht genügen und anhaltendes Ertönenlassen des Nebelhorns sowie Kanonenschläge gehören hier nicht zu den Seltenheiten. Ich habe diese zuerst für Notsignale gehalten und demeutsprechend gehandelt, weiß jetzt aber, daß diese Signale sofort verstummen, wenn sie merken, daß man sich ihnen nicht nähert.

So gut und richtig also das Umfahren der Bank für Schnelldampfer und überhaupt für Passagierdampfer auf der Kanalroute ist, so darf doch für andere der kürzeste Weg nicht vernachlässigt werden und eine interessante und dankbare Arbeit wäre es für nautische Kreise, die hierauf befindlichen Schiffahrtshindernisse genauer festzustellen.

Nebel, Eis und Fischer sind nicht gefährlich; es ist nur das Fahren während des Nebels im Eise und zwischen Fischern. Diese Gefahr verringert sich mit der Fahrt und hört mit derselben ganz auf. Eine Gefahr, die ich ganz nach Belieben abwenden kann, ist aber nicht schlimm.

Für die Tracks wird immer geltend gemacht, daß, wenn ein Schiff manöverierunfähig wird, es leichter Hülfe findet. Sollte dies nicht eine Täuschung sein? Ein manöverierunfähiges Schiff treibt sehr rasch aus dem Track, alle anderen bleiben darauf und ein Treffen wird fast unmöglich.

*) *Anmerkung der Redaktion.* Wir haben den Bedenken, die der Herr Verfasser als Führer eines langsam fahrenden Frachtdampfers gegen die festen Routen geltend macht, hier Raum gegeben, wenn wir auch glauben, daß die jeweilige Lage der Routen, weil sie hauptsächlich mit Rücksicht auf Nebel- und Eisverhältnisse und auf den Aufenthaltsort neufundländischer Fischerfahrzeuge bestimmt worden ist, einem allgemeinen Bedürfnis entsprungen ist. Immerhin kann es nicht schädlich sein, das auf mehrjährige Erfahrungen gestützte Urteil eines nüchtern abwägenden Kapitäns wahrzunehmen.

Hamburgs Schiffahrt in 1903.

Die bekannten hier alljährlich besprochenen »Tabellarischen Übersichten des hamburgischen Handels, zusammengestellt vom handelsstatistischen Bureau«, die nunmehr für das Jahr 1903 veröffentlicht worden sind, geben bis ins kleinste Aufschluß über den letztjährigen Schiffsverkehr Hamburgs. Gesondert nach angekommenen und abgegangenen Schiffen und ihrer Flagge, nach Herkunfts- und Bestimmungsländern der Schiffe, sowie nach ihrer Ladung. Nicht nur für das Berichtsjahr,

sondern für eine Reihe von Jahren bis 1815 zurück, enthält die Statistik Angaben, wenn die Schiffsbewegungen des letzten Jahres, mit denen wir uns hauptsächlich beschäftigen wollen, natürlich auch am ausführlichsten sind.

Der gesamte Seeverkehr Hamburgs wurde im Jahre 1903 durch 18 101 Seeschiffe mit 18 377 187 t R. (17 432 163 im Vorjahre) ausgeführt. Unter ihnen waren 14 028 einkommende mit 9 155 926 t und 14 073 ausgehende mit 9 221 261 t. Unter den angekommenen führten 10 046 mit 8 365 050 t, unter den abgegangenen 10 603 mit 6 411 905 Ladung, während 3982 Schiffe mit 790 876 t in Ballast ankamen und 3470 mit 2 809 356 t in Ballast weggingen. Die Besprechung des einkommenden und ausgehenden Verkehrs nach Bestimmungs- und Herkunftsländern soll in der Weise geschehen, daß wir diese Länder in drei Gruppen, in deutsche, europäische und außereuropäische Häfen einteilen und dabei gleich die Flaggen der Schiffe, durch die der Verkehr vermittelt wurde, nambaft machen.

Unter 5133 Schiffen mit 911 266 t R. (darunter 2042 mit 542 020 in Ladung), die aus *deutschen Häfen ankamen*, führten 4587 die deutsche Flagge, 234 die holländische, 105 die dänische, 86 die britische, 60 die schwedische, 49 die norwegische, 17 die russische etc. Von 4538 Schiffen mit 771 129 t (darunter 3497 mit 597 970 mit Ladung) die nach *deutschen Häfen abgingen*, waren 4224 deutsch, 239 holländisch, 39 dänisch, 15 schwedisch, 10 britisch, 6 norwegisch, 5 russisch etc.

Der *Schiffsverkehr mit dem übrigen Europa* wurde durch 7365 einkommende Schiffe mit 4 531 063 t R. (darunter 6475 mit 4 110 757 in Ladung) und durch 8182 ausgehende mit 5 118 459 t (darunter 5826 mit 2 649 155 in Ladung) bewerkstelligt. Unter den *angekommenen* Schiffen führten 3250 die britische, 2510 die deutsche, 485 die norwegische, 434 die dänische, 366 die holländische, 218 die schwedische, 66 die französische, 31 die spanische, 22 die österreich-ungarische Flagge. Unter den nach dem übrigen Europa *abgegangenen* Schiffen waren 3356 britischer, 2898 deutscher, 543 norwegischer, 496 dänischer, 397 holländischer, 273 schwedischer, 70 französischer, 44 spanischer, 22 österreich-ungarischer Nationalität.

Am *Verkehr mit außereuropäischen Ländern*, an 1530 angekommenen Schiffen mit 3 713 597 t (darunter 1529 mit 3 712 273 in Ladung) und 1353 abgegangenen Schiffen mit 3 331 673 t (darunter 1280 mit 3 164 780 in Ladung) waren beteiligt: a) am *einkommenden Verkehr* die deutsche Flagge mit 1012 Schiffen, die britische mit 353, die norwegische mit 42, die dänische mit 30, die italienische und die holländische mit je 17, die französische und schwedische mit je 14, die russische Flagge mit 11 Schiffen; b) am *abgehenden Verkehr* die deutsche Flagge mit 1037 Schiffen, die britische mit 220, die dänische mit 34, die norwegische mit 20, die russische mit 9, die französische und schwedische mit je 8, die holländische mit 7, die italienische mit 3 Schiffen.

Der *gesamte Eingangs-Seeverkehr* mit 14 028 Schiffen und 9 155 926 t wurde, unter Angabe des Raumgehalts dem Ergebnis der Vorjahre gegenübergestellt, bewerkstelligt: durch 8127 deutsche Schiffe mit 4 905 186 t R. (7668 mit 4 656 040 im Vorjahre), durch 3586 britische mit 3 175 859 t (3593—3 125 906), durch 566 norwegische mit 342 655 t (407—231 809), durch 569 dänische mit 178 500 t (424—132 848), durch 617 holländische mit 135 845 (671—124 459), durch 292 schwedische mit 97 250 t (268—100 752), durch 77 französische mit 91 444 (82—94 868), durch 45 spanische mit 55 229 (50—54 471), durch 23 österreich-ungarische mit 50 800 (30—63 244), durch 23 italienische mit 42 327 (27—56 999), durch 56 russische mit 26 807 (44—28 829); durch 16 griechische mit 26 642 t (23—37 805). Am *gesamten Ausgangs-Seeverkehr* von 14 073 Schiffen mit 9 221 261 t R. waren beteiligt: die deutsche Flagge mit 8159 Schiffen zu 4 967 891 t R. (7649 mit 4 629 791 im Vorjahre), die britische mit 3586 zu 3 169 901 t (3593—3 128 148), die norwegische mit 568 zu 344 767 (419—238 348), die dänische mit 569 zu 179 426 (420—131 248), die holländische mit 625 zu 137 122 (675—121 242), die schwedische mit 295 zu 99 112 (267—100 721), die französische mit 78 zu 92 746 (80—92 918), die spanische mit 44 zu 51 369 (50—54 471), die österreich-ungarische mit 23 zu 50 800 (30—63 244), die italienische mit 26 zu 46 461 (27—56 999), die griechische mit 18 zu 27 872 (22—36 088), die russische mit 54 zu 26 412 (43—29 098), die belgische mit 24 zu 22 255 (18—19 216).

Ohne Berücksichtigung des Anteils der einzelnen Flaggen mögen zur Prüfung der Verkehrsentwickelung die Verkehrsziffern aus einigen früheren Jahren denen der beiden bereits erwähnten gegenübergestellt werden. Darnach sind im Hafen von Hamburg:

Im Durchschnitt	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Raumgeh. t R.	Schiffe	Raumgeh. t R.
der Jahre 1871—1880	5 502	2 206 254	5 513	2 207 760
» 1880—1890	7 015	3 870 047	7 021	3 875 648
» 1891—1900	10 523	6 608 189	10 535	6 624 429
im Jahre 1901	12 847	8 383 365	12 823	8 351 817
» 1902	13 297	8 727 294	13 296	8 704 869
» 1903	14 028	9 155 926	14 073	9 221 261

Nicht minder beachtenswert als die Verkehrsentwicklung Hamburgs seit Bestehen des Deutschen Reiches sind die Veränderungen im Bestand der Hamburgischen Seeschiffe. Zwei Tabellen, die hierüber Aufschluß geben, entnehmen wir:

Bestand der Reederei Hamburgs
(am 31. Dezember.)

Jahr	Schiffe	t R.	Darunter Dampfer	t R.
1870	439	184 496	37	32 450
1880	491	244 270	128	99 153
1890	587	538 229	312	373 422
1900	802	988 656	488	745 995
1901	868	1 086 594	532	843 460
1902	922	1 178 801	575	928 011
1903	979	1 242 643	601	980 377

Über den Segelschiffsbestand, seine Zusammensetzung und Veränderung nach Schiffstypen, finden wir in einer anderen Tabelle, daß in Hamburg beheimatet waren:

	1871—1880		1881—1890		1891—1900		1901		1902		1903	
	Anzahl	t R.	Anzahl	t R.	Anzahl	t R.	Anzahl	t R.	Anzahl	t R.	Anzahl	t R.
Vollschiffe (Fregattschiffe)	35	32 606	32	38 549	43	69 594	41	69 609	39	69 514	40*)	71 209
Barken und Schonerbarken	179	80 720	132	86 035	98	109 074	89	134 291	87	140 991	91**)	149 335
Briggs und Brigantinen	39	9 798	10	2 662	2	650	—	—	—	—	—	—
Schoner-Briggs und Schoner	48	6 988	33	5 121	19	2 682	9	287	12	468	12	523
Dreimastschoner	15	4 381	23	7 065	16	4 842	4	1 022	3	706	3	523
Galeassen, Galioten, Ewer etc.	38	1 785	65	3 306	116	15 858	183	37 925	206	39 111	232	40 676

*) Darunter 1 fünfmastig und 2 viermastig. **) Darunter 1 fünfmastig und 30 viermastig.

Zum Schluß, wie alljährlich noch einige Angaben über die Beteiligung einzelner Reedereien am Gesamtverkehr der drei letzten Jahre. Gemeint sind ausschließlich die in regelmäßiger Fahrt in Hamburg angekommenen Dampfer in außereuropäischer Fahrt, geordnet nach dem Namen ihrer Reederei, nach den Routen, die sie einhalten, nach der Anzahl ihrer Reisen, nach dem Raumgehalt und nach ihrer Flagge. Darnach sind:

a) Deutsche Reedereien.

Reedereien	Routen	Anzahl der Dampfer	Anzahl der Reisen	Netto-Raumgehalt für alle Reisen 1903	1902	1901
Hamburg-Amerika Linie	Kanada	4	8	17.323	27.376	25.401
	Baltimore	20	52	206.923	187.114	284.979
	New-Orleans	7	12	40.813	44.924	47.366
	New-Yorker	18	85	572.885	499.709	515.062
	Westindische	48	102	187.340	152.446	155.747
	Bahia-Santos	10	17	46.734	38.575	28.929
	Paranagua-Rio Grande	6	9	16.424	18.840	13.354
	Para-Manaos	6	16	29.282	10.200	5.488
	Montevideo-Rosario	7	9	24.630	24.519	35.003
	Westküste	7	8	22.405	10.030	15.407
	Ostasiatische	21	34	128.322	98.010	196.689
Hamburg-Südamerikanische D.-Ges.	Bahia-Santos	12	35	105.876	104.341	91.547
	Paranagua-Rio Grande	6	15	31.159	29.326	33.262
	Para-Manaos	6	7	11.508	26.625	11.991
	Montevideo-Rosario	13	42	135.043	127.037	140.461
Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Bombay, Colombo etc.	17	26	91.142	80.925	179.451
	Bombay, Kurrachee etc.	17	25	71.117	57.327	
	Rangoon	11	18	35.292	27.009	
Woermann-Linie	West-Afrika	31	98	150.251	128.648	97.464
	Mogador, Tanger	3	3	2.545	3.189	—
Deutsche D.-Ges. »Kosmos«, Hamburg	Westküste	28	42	114.127	124.127	109.083
Deutsch-Australische D.-Ges., Hamburg	Australische	22	41	119.106	120.400	109.953
Deutsche Ostafrika-Linie	Ostafrika	14	42	113.663	94.556	73.943
Norddeutscher Lloyd	Ostasiatische	14	23	73.977	81.414	—
Deutsche Levante-Linie	Alexandrien, Malta	5	7	8.277	2.960	5.093
	Taganrog, Odessa	8	18	25.478	27.314	21.720
	Jaffa, Beirut	9	14	17.483	18.810	18.859
Union-Linie	New-York, Newport-News	5	20	58.753	68.898	56.632
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei	Mogardor, Tanger etc.	8	16	12.224	9.342	10.309

b) Ausländische Reedereien.

Reedereien	Routen	Anzahl der Dampfer	Anzahl der Reisen	Netto-Raumgehalt für alle Reisen 1903	1902	1901
Union Castle Mail S. S. Co., London	Kapkolonie	25	49	155.064	107.628	76.881
Britisch & African S. N. Co., Liverpool	Westafrika	22	57	73.227	71.480	61.408
Bucknall S. S. Co., London	Ostafrika	11	16	33.789	18.331	—
Red Cross Iquisitos S. S. Co., Liverpool	Iquitos	5	11	6.990	6.240	—
Brauer Line, New-York	New-York, Philadelphia	—	—	—	61.218	—
Booth S. S. Co., Liverpool	Brasilien	—	—	—	44.829	49.859

Der Suez-Kanal*).

Ungeachtet der mit dem 1. Januar 1903 in Wirksamkeit getretenen Herabsetzung der Gebühren (Détaxe) von 0,50 Fr. und der Stagnation des Verkehrs während des ersten Semesters haben die Endergebnisse des Betriebes schließlich auch die kühnsten Erwartungen übertroffen. Denn im zweiten Semester nahm der Verkehr einen seit Bestand des Kanals noch nie verzeichneten Aufschwung, so daß der Ausfall von über 5 500 000 Fr., welcher durch die Herabsetzung der Gebühren von 9 Fr. auf 8,50 Fr. entstanden war, nicht nur gemildert, sondern gänzlich wettgemacht wurde. Die ausgleichende Steigerung wurde zur Gänze im zweiten Semester erzielt: sie hat im Monat Juli eingesetzt, sich dann stets in aufsteigender Linie bewegt und im Verlaufe des vierten Quartals ihren Höhepunkt erreicht; gegenüber dem Halbjahre 1902 weist das zweite Semester 1903 des Berichtsjahres ein Plus von 74 000 t auf. Für das erste Semester 1903 dagegen hat die Schiffahrt ein Minus von 80 000 t gegenüber 1902 zu verzeichnen, welches ausschließlich dem Verkehr von Süden nach Norden, und zwar der Stockung der Reis-, Jute- und Ölfrüchteexpedition zuzuschreiben ist.

Zwei exzeptionelle Faktoren haben an der Haltung der Intensität des Verkehrs mitgewirkt. Der erste, wichtigere war durch das Zusammentreffen einer überaus günstigen indischen Getreideernte mit der gleichzeitigen Verminderung der disponiblen Stocks der großen Getreideexportländer Nordamerika und Australien gegeben. Dieser Gelegenheitstransport von Getreide trägt auch den größten Anteil an jenen gewaltigen Schwankungen, welche die Einnahmen des Kanals des öfteren aufweisen. Bald erreicht er 1 000 000 t, bald schrumpft er

*) Zwar ist schon früher über den letztjährigen Verkehr gesprochen worden, immerhin werden hier Gesichtspunkte geltend gemacht, die wir zur Kenntnis der Leser bringen.

fast auf den Nullpunkt zusammen. Der Einfluß dieser Schwankungen gleicht sich in dem Maße aus, in welchem sich die Einnahmen des Kanalverkehrs heben, wird sich jedoch auch künftighin bemerkbar machen. Der zweite Faktor, welcher zum besprochenen Aufschwunge beisteuerte, ist umgekehrt im Handelsverkehr von Norden nach Süden zu suchen, der im Verlaufe des vierten Quartals durch Verschiffung englischer Kohle und verschiedener anderer Vorräte nach Ostasien genährt wurde. Es ist schlechterdings unmöglich, eine Grenzlinie zu ziehen zwischen den Sendungen, welche in Voraussicht des drohenden russich-japanischen Konfliktes erfolgten, und jenen, welche lediglich der Verproviantierung der von Handelsschiffen besuchten Niederlassungen dienen sollten. Erwägt man aber die ungewohnte Bedeutung dieser Verschiffungen gerade gegen Ende des Berichtsjahres — es wurden in den letzten vier Monaten um 200 000 t Kohle mehr als in derselben Periode des Jahres 1902 expediert — so muß deren Beeinflussung durch die Ereignisse in Ostasien jedermann einleuchten.

Aus diesen Betrachtungen ergibt sich, daß es verfrüht wäre, den Aufschwung des Verkehrs als einen normalen anzusehen. Trotzdem wurde die Dividende für 1903 auf 114 Fr., 604 pro Aktie gebracht, was mit Hinzuziehung von 25 Fr. Interessen ein Bruttoeinkommen von 139 Fr. 604 und ein Nettoerträgnis von 130 Fr. gegen 125 Fr. im Vorjahre bedeutet. Dies wird damit begründet, daß jene exzeptionellen Ursachen, welche den Aufschwung im Berichtsjahre bewirkten, auch während der ersten Monate des Jahres 1904 weiterwirken, und daß die Reserven im voraus verstärkt worden seien. Es besteht die Absicht, durch baldigste neuerliche Verfügung einer Détaxe von 0,50 Fr. die eingeschlagene liberale Politik fortzusetzen. Gegen die Détaxengewährung hat sich übrigens die Kompagnie, wie das »Konst. Handelsbl.« einem Bericht des österreichischen Vizekonsuls aus Port Said entnimmt, aus ängstlicher Vorsicht lange genug gesträubt und es sogar vorgezogen, durch effektiv ausgeführte, große, aber durchaus nicht dringende Arbeiten ihre Einnahmen freiwillig zu verringern, um den sonstigen Eintritt der vertragsmäßigen Verpflichtung zur Gebührenherabsetzung zu vereiteln.

Der Bericht des Konsuls wendet sich nun der hier wiederholt besprochenen Gebührenerhebung für Räume zu, die sobald sie nur einmal ein Stück Ladung geführt haben, dauernd abgabepflichtig werden.

Das Jahreserträgnis des Kanals belief sich auf 106 875 866 Fr, gegen 106 849 760 Fr. im Vorjahre, zeigte also eine leichte Steigerung von ca. 26 000 Fr.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 41 296 518 Fr. einschließlich von 4 000 000 Fr. für Amortisierung des Betriebsmaterials, so daß sich eine Abnahme von 882 721 Fr. ergibt. In den Rechnungen von 1902 waren aber die Amortisations- und Versicherungsfonds mit 6 300 000 Fr. dotiert worden. Unter Berücksichtigung der auf diesem Kapitel vorgenommenen Reduktion weisen daher die eigentlichen Ausgaben in Wirklichkeit ein Plus von 417 293 Fr. auf. Der im Berichtsjahr erzielte Reingewinn beträgt sohin 65 579 347 Fr., was nach entsprechender Dotierung des Reservefonds die erwähnte Nettodividende von 130 Fr. ermöglichte.

Er wurde statutenmäßig, wie folgt, verteilt: 71 % den Aktionären, 15 % der egyptischen Regierung, 10 % den Gründern, 2 % den Verwaltern, 2 % den Beamten.

Im Berichtsjahre haben 1339 Schiffe, davon 273 zum erstenmal, in 3761 Fahrten den Kanal passiert. Ihr Nettotonnengehalt, welcher den Maßstab für die Taxenbemessung bildet, betrug 11 907 288. Der Vergleich mit dem Vorjahre ergiebt eine Abnahme von 36 Schiffen, dagegen eine Zunahme der Fahrten um 53 und des Tonnengehaltes um 658 875. Letztere ist für 490 000 t auf das Anwachsen der durchschnittlichen Nettotonnage der transitierenden Schiffe zurückzuführen, welche sich von 3034 t des Vorjahres auf 3166 t hob. Die mittlere effektive Fahrtdauer betrug im Berichtsjahre 15 Std. 37 Min., im Vorjahre 15 Std. 39 Min. 179 Schiffe, um 56 mehr als in der vorjährigen Periode, hatten einen größeren Tiefgang als 7 m 80 cm. Die Durchschnittsdauer der Durchfahrt betrug 17 Std. 18 Min. gegen 18 Std. 41 Min. im Vorjahre und 20 Std. 44 Min. im Jahre 1893, als der Transit aus 3341 Schiffen mit nur 2292 t durchschnittlich bestand, während im Berichtsjahre die Zahl der Schiffe um 420 und die Durchschnittstonnage um 874 t höher ist.

Im Verlaufe des letzten Jahrzehnts haben sohin die Schiffe trotz ihrer Zunahme an Zahl und Dimensionen eine durchschnittliche Abkürzung der Fahrtdauer um nahezu drei Std. zu verzeichnen.

Den Löwenanteil an die Zunahme des Verkehrs durch den Suezkanal behauptete auch im Berichtsjahre die britische Flagge, welcher sich die deutsche anreiht, wogegen die übrigen sich stationär verhielten.

Die Nettotonnage der englischen Schiffe betrug 6 252 819 t im Jahre 1901, 6 772 911 t im Vorjahre und 7 403 553 t im Berichtsjahre. Sie stellt sich bei den deutschen Schiffen für dieselbe Periode wie folgt: 1 762 624, 1 707 322 und 1 773 265. Der Prozentsatz der britischen Schiffe und deren Nettotonnage war 1903 60,6, respektive 62,2, gegen 58,4 und 60,2 im Vorjahre und 56,1 und 57,8 im Jahre 1901. Prozentsatz und Nettotonnage der deutschen Schiffe beliefen sich auf 13,1, beziehungsweise 14,9, verglichen mit 12,9 und 15,2 im Jahre 1902 und 13,8 und 16,3 im Jahre 1901.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun«, Bremen, übertrug der Aktiengesellschaft »Weser« den Bau von **zwei Dampfern** von etwas größeren Dimensionen als denjenigen des vor kurzem von derselben Werft erbauten »Pallas«.

* *

Der Werft von J. Meyer in Papenburg ist der Auftrag zum Bau eines **neuen Artillerieschulschiffes** für die Kaiserliche Marine gegeben worden.

* * *

Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 29. September der für die Kieler Neue Dampfer-Compagnie bestimmte Seeschlepper **»Stein«** glücklich vom Stapel. Das Schiff erhält eine Maschinenanlage von 650 ind. Pf.-St. und ist mit Kohlenräumen für längere Schlepptouren auf See eingerichtet.

* * *

Der für die Islandfahrt bestimmte neue Fischdampfer **»Henriette«**, von der Firma Jacobs, Geestemünde, bei der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Auftrag gegeben, lief am 29. September vom Stapel. Ein Schwesterschiff für dieselbe Firma befindet sich auf der Werft noch im Bau.

* *

Vierzehn neue Leichter sind im Laufe der letzten Monate von der Firma Rickmers, Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.-G., in die Unterweserfahrt eingestellt worden. Die Schiffe wurden auf deren eigener Werft aus Stahl gebaut, es haben davon vier eine Tragfähigkeit von 250 Tons, fünf eine solche von 350 Tons und fünf eine Tragfähigkeit von 500 Tons.

* * *

Am 1. Oktober lief von der Neptunwerft in Rostock der für die Hamburger Reederei Johann Jürgens erbaute Dampfer **»Borkum«** von Stapel. Der Neubau mißt: 224'×33' 6"×17', Ladefähigkeit 1600 Tons. Zur Fortbewegung des Dampfers dient eine Triple-Expansionsmaschine in folgenden Abmessungen: Hochdruckzylinder 435, Mitteldruckzylinder 700 und Nieder-

druckzylinder 1190 mm, gemeinsamer Hub 800 mm. Die beiden Kessel sind für einen Arbeitsdruck von 13 Atm. berechnet; die Heizfläche beträgt 240 qm, der Durchmesser 3450 und die Länge 2880 mm.

Aus dem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904 der **Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik in Hamburg** geht hervor, daß die Werft im verflossenen Jahre mit Neubauten, wie auch mit Reparaturen gut beschäftigt war. Leider waren die Preise für Neubauten außerordentlich gedrückt und auch die Preise für die Reparaturen sind durchweg zurückgegangen. Um die Generalunkosten einigermaßen zu verteilen und den durch die Neubauten bedingten hohen Stand der Arbeiterzahl möglichst gleichmäßig halten zu können, mußten wir das Hauptaugenmerk auf einen vermehrten Umsatz richten. Nach der Bilanz ist zu verzeichnen: ein Bruttogewinn von Mk. 1 620 196 (1 361 751 im Vorjahre); Abschreibungen von Mk. 300 000 (300 000 i. V.); Reingewinn Mk. 331 694 (263 442 i. V.), eine Dividende von 10 pCt. (10 pCt.) = Mk. 300 000.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Fahrplan der neuen Dampferlinie nach Ägypten, die der Norddeutsche Lloyd am 9. November d. Js. ins Leben treten läßt, wird gegenüber bisherigen Mitteilungen insofern eine Abänderung erfahren, als Barcelona, das zuerst als Ausgangs- und Endpunkt der Linie in Aussicht genommen war, in Wegfall kommt und nur die drei Hafenplätze Marseille, Neapel und Alexandrien angelaufen werden sollen. Dadurch wird es ermöglicht, den Dienst der Linie zu einem vierzehntägigen zu machen.

* * *

Die bekannte seit dem 1. Januar 1904 durchgeführte Neuregelung des Seelotsenwesens an der Weser hat die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Lotsenhauses notwendig gemacht, das am alten Hafen in Bremerhaven in Aussicht genommen ist. Unter der Voraussetzung, daß Bremen den Bauplatz unentgeltlich zur Verfügung stellt, sind die Baukosten auf 39 000 ℳ veranschlagt, die von den beteiligten Staaten gemeinschaftlich getragen werden sollen. Preußen hat dem bremischerseits aufgestellten Projekte bereits zugestimmt und ein Drittel der Baukosten übernommen. Auch die oldenburgische Regierung beantragt jetzt beim Landtage die Summe von 13 000 ℳ zu dem besagten Zwecke.

* * *

Aus der Liquidation des Überschusses der »Dampfschiffs-Reederei von 1889 in Hamburg« hat sich, wie der Liquidator Herr Generaldirektor Johs. Kothe bekannt gegeben hat, eine Dividende von 9,06% — 8% war geschätzt worden — ergeben.

* * *

Der Woermann-Dampfer »Ernst Woermann« ist am 1. Oktober mit 17 Offizieren, 383 Mann und 6 Pflegeschwestern nach Swakopmund von Hamburg aus in See gegangen.

* * *

Von einem sehr traurigen Geschick ist Herr Kapt. Spliedt, bisher Führer des Hamburg-Amerika Liners »Pennsylvania« getroffen worden. Ein Schlaganfall, von dem er auf seiner letzten Reise befallen wurde, hat ihn zur weiteren Ausübung seines Berufes unfähig gemacht.

* * *

Ausland.

Der 1903er Schiffsverkehr Dänemarks betrug 12 500 000 R.-T., davon 4 100 000 R.-T. mit Ladung. Diese wurde zu 20,2 pCt. durch Segler und zu 78,8 pCt. durch Dampfer befördert. Von dem ganzen Umsatz mit dem Auslande fallen etwa $^2/_5$ auf England, dann folgen Schweden mit gut $^1/_6$, Deutschland mit gegen $^1/_6$ und endlich die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Rußland mit bezw. $^1/_{18}$ und $^1/_{11}$.

* * *

In Kopenhagen hat sich unter dem Namen »Progreß« eine Dampferreederei mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Kronen zur Frachtfahrt in der Ost- und Nordsee gebildet.

* * *

Der Marseiller Ausstand ist in ein anderes Stadium getreten, sollen sich doch die Seeleute zur Wiederaufnahme der Arbeit unter den Bedingungen der Reeder bereit erklärt haben, während die Hafenarbeiter im Ausstande verharren. Jedoch stehen jetzt auch nichtorganisierte Arbeiter zur Verfügung.

* * *

Am 15. September ist der Dampfer »Pennsylvania« als schwimmendes College von der Marine der Vereinigten Staaten von Providence, Rhode Island, abgefahren. An Bord sind 250 junge Amerikaner, die während der neun Monate dauernden Kreuzfahrt ihre gewöhnlichen Studien fortsetzen sollen, als ob sie am Lande wären.

* * *

Zu Gunsten der Reederei »Adria« hat die ungarische Regierung Refaktionssätze zur Beförderung von Gütern, wenn diese über Fiume nach dem Süden des Adriatischen und Mittelmeeres, nach Antwerpen, Rotterdam, Bordeaux und Rouen mit den Dampfern der »Adria« verschifft werden, eingeführt. Neuerdings haben diese tarifarischen Maßnahmen noch insofern eine erhebliche Erweiterung erfahren, als auch die englischen Häfen Hull, Leeth, Liverpool, London, Glasgow und Westhartlepool, sowie auch die nordamerikanische Metropole New-York aufgenommen worden sind.

Vermischtes.

Schiffsvermessung. Außer aus Danziger und Flensburger Reedereikreisen liegt auch von Kieler Reedern eine Stellungnahme zu der Frage vor: ob aus der gegenwärtigen internationalen Regelung des Schiffsvermessungswesens erhebliche Unzuträglichkeiten für die deutschen Reedereien entstanden sind, und ob diese Regelung einen nachteiligen Einfluß auf den deutschen Schiffbau auszuüben geeignet ist. Die Handelskammer zu Kiel hat, wie aus ihrem Jahresbericht hervorgeht, auf Ersuchen des zuständigen Regierungspräsidenten folgendes Gutachten abgegeben:

»Nach Eingang des Erlasses des Herrn Finanzministers nebst Anlagen haben wir uns mit den hiesigen beteiligten Kreisen in Verbindung gesetzt und können hiernach berichten, daß das jetzt angewendete Vermessungssystem zu Unzuträglichkeiten für die deutsche Reederei und auch für den Schiffbau nicht geführt hat. Eine Änderung dieses Systems wird von hieraus nicht gewünscht.

Sollte es indessen nach dem Vorschlage der Königlich-Schwedisch-Norwegischen Regierung zu einer internationalen Konferenz über diesen Gegenstand kommen, so könnte auf dieser nach unserer Ansicht nur in Frage kommen, daß, — da England kaum zu einer Änderung seines Systems zu bewegen sein dürfte, — die anderen Staaten bewogen werden, sich dem englischen System anzuschließen. Es wird für die Schiffahrt ja unzweifelhaft von Nutzen sein können, wenn alle schiffahrttreibenden Nationen möglichst dasselbe Vermessungssystem benutzen, weil dann auch die Meßbriefe gegenseitig anerkannt werden, was jetzt nur in beschränktem Maße der Fall ist.

Wenn es zu einer internationalen Besprechung in dieser Angelegenheit kommen sollte, so wird auch nötig sein, besondere Abmachungen über die Ausführungsbestimmungen des einzuführenden Systems herbeizuführen; eine durchaus einheitliche Regelung, welche alle Teile befriedigt, dürfte, wie

auch in dem Bericht des Kaiserl. Schiffsvermessungsamts gesagt ist, kaum zu erwarten sein.

Sturmwarnungswesen an den dänischen Küsten. Am 15. Oktober sind in Esbjerg, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus und Odense Sturmwarnungsstationen errichtet worden, von denen aus folgende Signale gegeben werden sollen: 1 Ball bedeutet: Störung in der Atmosphäre, sodaß Sturm erwartet werden kann; 1 Kegel mit der Spitze nach oben bedeutet: Sturm aus NW.; 1 Kegel mit der Spitze nach unten bedeutet: Sturm aus SW.; 2 Kegel mit der Spitze nach oben bedeuten: Sturm aus NO.; 2 Kegel mit der Spitze nach unten bedeuten: Sturm aus SO. Unter der Rahnock können gleichzeitig geheißt werden: 1 rote Flagge, die bedeutet: Rechtsdrehender Wind; 2 rote Flaggen, die bedeuten: Linksdrehender Wind. Nachts wird an Stelle irgend eines der Signale eine rote Laterne gezeigt. In Frederikshavn, Aalborg und Aarhus wird diese Laterne, um eine Verwechselung mit den Hafenfeuern zu verhüten, in der Richtung der Hafeneinfahrt abgeblendet werden.

Die **Navigationsschule Geestemünde** kann in diesen Tagen auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Sie wurde Anfang Oktober 1879 eröffnet, nachdem schon vorher ein Vorbereitungskursus eingerichtet worden war. Von den ersten Lehrern sind noch der jetzige Direktor Prahm, der vor einigen Jahren als Direktor der schleswig-holsteinischen Navigationsschule nach Altona berufen wurde, nach dem bald darauf erfolgten Tode des Direktors der hannoverschen Navigationsschule, Jungclaus, aber nach hier zurückberufen wurde, und Herr Krause an der Schule tätig. Unter den Navigationsschulen der Provinz Hannover nimmt die hiesige hinsichtlich des Besuchs bei weitem die erste Stelle ein und aus ihr ist schon eine stattliche Zahl tüchtiger Schiffsführer hervorgegangen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 3. Oktober. Nachdem der Vorsitzende die Mitglieder begrüßt und ihnen gegenüber die Hoffnung auf eine an Arbeit und Erfolgen reiche Sitzungsperiode ausgesprochen hatte, wurde Herr Max Steffens, Lotse, Oevelgönne als Mitglied aufgenommen; zur Aufnahme in nächster Sitzung sind mehrere Herren vorgeschlagen. In einem umfassenden Bericht über die Eingänge während des Sommers richtet der Vorsitzende die Aufmerksamkeit u. A. auf Prospekte über verschiedene Erfindungen, deren Eigenschaften vom Verein geprüft werden sollen. Darunter sind: ein Lichtapparat, in der Konstruktion ähnlich und dem Zweck nach gleich wie die durch den I. Offizier Herrn Malchow verbesserten Holmlights; Vorschlag über Nachtsignale vom I. Offizier Herrn Simon (Siehe S. 477); Vorschlag zu einer Flaschenpost von Herrn Kapt. Paysen; Anpreisung über den Feuerlöschapparat »Minimax«. Auf diese Anregungen wird später gelegentlich zurückgekommen werden. Bei der Verlesung des letzten Rundschreibens wird beim Thema »Lichterführung der Fischerfahrzeuge« (Siehe S. 335, 341) bedauert, daß der vom Reichsamte des Innern den Handelskammern zur Stellungnahme unterbreitete Entwurf über eine Einheitlichkeit in der Lichterführung der Fischerfahrzeuge nicht auch dem Verein zugestellt worden sei. Habe doch der Verein in Gemeinschaft mit dem Seeschifferverein durch Veröffentlichung einer textlichen und graphischen Darstellung der Lichterführungsverordnungen verschiedener Länder neuerdings erst wieder die Regierung auf die Unhaltbarkeit der bestehenden Zustände hingewiesen. Es wurde nach weiteren Bemerkungen beschlossen, Schritte einzuleiten, um in den Besitz des Entwurfs zu gelangen. Zum Schluß beschäftigte sich die Versammlung mit der neuen Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute (Siehe S. 462) und beschloß, eingehend auf die an dieser Verordnung geübte Kritik in nächster Sitzung zurückzukommen. — Nächste Sitzung am 10. Oktober.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 5. Oktober. Nachdem Herr Kapitän Friedr. Berckmann als Mitglied aufgenommen worden und nachdem aus den Eingängen Bemerkenswertes bekannt gegeben war, setzte der Verein seine Beratung über die Lichterführung vor Ketten oder Drachen treibender Schiffe fort. In Anlehnung an den in letzter Sitzung gefaßten Beschluß gegen die Einführung einer besonderen neuen Lichterführung, glaubte der Verein für diese Fahrzeuge weder die Lichter für fahrende, noch für manöverierunfähige, noch für verankerte Schiffe empfehlen zu sollen, vielmehr war er der Meinung, daß es dem Ermessen des Schiffsführers überlassen bleiben müsse, Lichter zu führen, die er im einzelnen Falle als den jeweiligen Verhältnissen entsprechend für die zweckmäßigsten halte. — Veranlaßt durch das Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts im Kollisionsfalle »Tercia«—»Prosper« beschäftigte sich die Versammlung sodann im Beisein vom Rechtsbeistande, Herrn Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer, mit dem Begriff »mäßige Geschwindigkeit« im Sinne des Art. 16, Abs. 1 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897. Die Bark »Tercia« war zur Hälfte mitschuldig an der Kollision gehalten worden, weil ihre Fahrt, 3½ Seemeilen mit allen Segeln im Top, nach Ansicht des Gerichtes zu schnell gewesen sei. In der Begründung dieser Entscheidung, die sich in der Hauptsache auf das Urteil des Sachverständigen Koldewey stützt, wird, um den Koldewey'schen Standpunkt zu halten, auch der Ausspruch eines Matrosen erwähnt, wonach Segel ohne Einbusse der Steuerfähigkeit hätten weggenommen werden können, um die Fahrt noch weiter zu vermindern. Als Ergebnis einer lebhaften Auseinandersetzung, die dieses Urteil in der Versammlung wachrief, wurde ausgesprochen, daß es unrichtig sei, wenn der Seeschifferverein, wie es anfänglich beabsichtigt wurde, einen Beschluß gegen das Urteil des Oberlandesgerichts herbeiführe. Eine Resolution, in der ausgesprochen werde, daß 3½ Seemeilen für ein Schiff mit vollen Segeln (also bei geringer Windstärke) in der Nordsee eine Mindest-Geschwindigkeit sei, könne den Verein festlegen, da es immerhin denkbar sei, daß besonders kleine Segler bei flauer Brise noch mit geringerer Fahrt steuerfähig blieben. Trotz dieser Auffassung, kam wiederholt unter Berücksichtigung des besonderen hier zur Besprechung stehenden Falles die Ansicht zum Ausdruck, daß im Gerichtsurteil und ebenso im Gutachten die gegenwärtigen Verhältnisse in der Schiffahrt ungenügend berücksichtigt seien, und daß die Entscheidung nur dann erklärlich bleibe, wenn man in bezug auf Fahrtgeschwindigkeit einen Maßstab anlege, wie er vor einigen Jahrzehnten passend gewesen, heute aber durchaus veraltet sei. Sogar das wegen seiner strengen Auffassung über mäßige Geschwindigkeit bekannte Admiralitätsgericht — Herr Dr. Kaemmerer gab mehrere Urteile bekannt — habe als Mindestmaß in den befahrensten Gewässern eine Geschwindigkeit von 3½ bis 4 Seemeilen festgelegt. — Nächste Sitzung am 12. Oktober. Tagesordnung: 1) Wahl einer Kommission zur Besprechung einer internen Angelegenheit; 2) Verordnung über den Befähigungsnachweis zum Seeschiffer und Seesteuermann; 3) Postbeförderung im Hamburger Hafen und Personenbeförderung im Kuhwärder Hafen nach den an den Pfählen liegenden Schiffen.

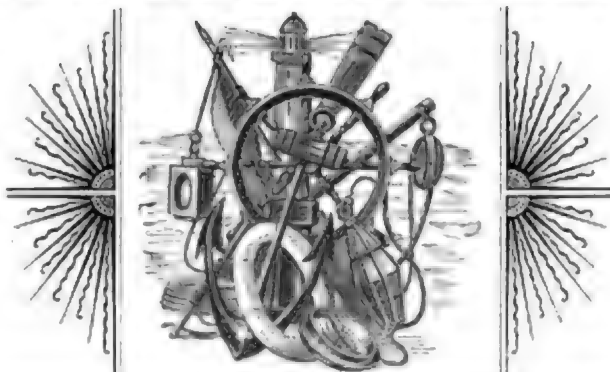
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Zur **Verordnung über den Befähigungsnachweis zum Seeschiffer und Seesteuermann** schreibt Herr Kapt. Bening als Vorsitzender des Seeschiffer-Vereins »Stettin«:

Die Auslegung des § 7 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904, wonach die ganze Schiffahrt in der Ostsee und Nordsee, von diesseits Windau bis nach Antwerpen, wenn die Reise durch den Kaiser Wilhelm-Kanal geht, als Küstenfahrt angesehen werden soll, scheint leider Platz zu greifen. In den preußischen Navigationsschulen wird, wie uns von kompetenter Seite mitgeteilt wird, nach dieser Auslegung die Fahrzeit bewertet.

Welche indirekte Belastungen den Ostsee-Reedereien durch noch größeren Mangel an jungen Steuerleuten auferlegt werden, läßt sich in der ganzen Tragweite z. Zt. noch nicht übersehen, und wird sich auch erst allmählich, wenngleich unausbleiblich, fühlbar machen. Auf diese Tatsache weisen wir nur nebenbei hin. Diese Bekanntmachung wird aber so einschneidend in unsere Verhältnisse wirken, und läßt unsere ganze Navigation in den engen Gewässern in einem Licht erscheinen, daß wir schwere Schädigungen für das Ansehen unseres Schifferstandes in der Ostsee fürchten. Sobald wir unsere regelmäßigen Sitzungen (am 1. Dezember) wieder aufnehmen, werden wir Stellung zu dieser Bekanntmachung nehmen.

Wir würden Ihnen verbunden sein, wenn Sie gleichfalls diese Frage behandeln wollten. Die Unsicherheit, welche in der Bewertung der Fahrzeit liegt, fällt auf den ersten Blick nicht ins Auge, muß aber Folgen hervorrufen, an die der Gesetzgeber entschieden nicht gedacht hat. Sollten wir uns täuschen, so kann nach unserer Meinung die Zeit nicht mehr ferne liegen, wo für die Kapitäne und Schiffsoffiziere der Ostsee gesonderte Befähigungsnachweise gefordert werden müssen.

Anmerkung des Vorstandes des geschäftsführenden Vereins: Bei der großen Bedeutung dieser Verordnung für die ganze Ost- und Nordseefahrt wird es notwendig werden, die hier von Herrn Kapt. Bening berührte Frage zur Verbandsangelegenheit zu machen, zumal schon der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere sowie der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg die Angelegenheit zum Gegenstand ernster Untersuchung gemacht haben.

Schiffer für kleine Fahrt als Wachthabende auf Seeschiffen.

Herr Kapt. Bening stellt folgendes Thema zur Besprechung und ersucht die Einzelvereine um ihre Meinung:

Durch den zeitweise auftretenden Mangel an jungen Steuerleuten sind einzelne Kapitäne gezwungen worden, den II. Steuermann durch einen Bootsmann zu ersetzen.

In mehreren Fällen sind als Bootsmann Leute angemustert, welche den Befähigungsnachweis als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzen. Es ist nun die Frage erörtert, ob überhaupt dieser Mann den Kapitän auf der Brücke in freiem Fahrwasser vertreten darf, und ob der Kapitän bei einem Kollisionsfalle gesetzlich gedeckt sein würde. Wir sind nicht der Ansicht, daß solch' ein Mann befugt ist, in verantwortlicher Stellung auf der Brücke zu stehen. Aber anderseits läßt sich eine gewisse Logik nicht leugnen, wenn einzelne Kapitäne sagen, der Mann hat genau dieselbe Prüfung im Seestraßenrecht abzulegen, wie der Steuermann und der Schiffer auf großer Fahrt, ergo — kann ich ihm das Ausweichen, wenn ich mal nicht auf der Brücke bin, überlassen.

Der **Seeschiffer-Verein „Weser"** teilt mit, daß die regelmäßigen Sitzungen des Vereins wieder begonnen haben und von jetzt ab jeden Montag Abend stattfinden.

Fortsetzung des Artikels ***Eingaben des Verbandes*** *(Entwürfe des Reichsgesundheitsamts) folgt in nächster Nummer.*

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 42. **Hamburg, den 15. Oktober.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Meuterei. — Ansprüche der Reederei.

Über eine neue Lücke in der Seemannsordnung wollen wir sprechen, und dabei auch gleich hinzusetzen, daß der hier beanstandete Mangel auch in der alten 1872er Seemannsordnung vorhanden war. Wenn sein Vorhandensein bisher unbeachtet blieb oder doch so wenig hervortrat, daß die Verfasser der neuen Seemannsordnung anscheinend nicht auf ihn aufmerksam geworden sind, dann läßt sich diese Nichtberücksichtigung, wenn auch nicht gutheißen, so doch erklären. Kommen doch glücklicherweise Fälle, in denen sich das hier in Rede stehende Unzulängliche des Gesetzes fühlbar macht, nur sehr selten vor. Um es kurz zu sagen: wir vermissen eine Bestimmung, die den Reeder für wirtschaftliche Nachteile aus den Folgen einer Meuterei berechtigt, Schadenersatzansprüche aus dem Heuerguthaben und aus den an Bord befindlichen Effekten des Meuterers herzuleiten. Während die Entweichung eines Schiffsmannes nicht nur unter Strafe gestellt, sondern auch mit privatrechtlichen Nachteilen für den Deserteur verbunden ist (§ 94), hat die gemeinschaftliche Nötigung oder Widerstandsleistung (§ 105) für Diejenigen, die sie begangen haben, nur Folgen strafrechtlicher Natur. Das schwerste Vergehen, dessen sich ein Schiffsmann gegenüber dem Schiffskommando schuldig machen kann, findet somit eine mildere Auffassung als eine Desertion, die in den meisten Fällen mit einer geringfügigen Geldstrafe gesühnt wird. Dieser Unterschied wird gemacht, trotzdem der Reederei durch eine Meuterei durchweg größere wirtschaftliche Nachteile als durch Desertion erwachsen. »Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die an Bord zurückgelassenen Sachen des Schiffsmannes können von dem Reeder zur Deckung seiner Schadenersatzansprüche aus dem Heuer- oder Dienstvertrag in Anspruch genommen werden«, sagt § 94 über die Ansprüche des Reeders bei Desertionen, während § 125, der sich mit der Vollstreckung des Strafbescheides für alle anderen Vergehen, also auch für Meuterei, beschäftigt, ausdrücklich hervorhebt, daß die Vorschriften der §§ 811, 850 der Zivilprozeßordnung über die Unpfändbarkeit von Sachen und Ansprüchen entsprechende Anwendung finden. Im angezogenen § 811 kommt für diesen Fall nur sein Punkt 1 in Betracht, der »die Kleidungsstücke, die Betten, die Wäsche . . . . soweit diese Gegenstände für den Bedarf des Schuldners . . . . unentbehrlich sind« von der Pfändung ausschließt. Und im § 850 interessiert uns nur die Forderung, daß der Arbeits- oder Dienstlohn der Pfändung nicht unterworfen sei. Damit wird, unter Berücksichtigung des Schiffsbetriebes, also ausgesprochen, daß der Reeder zum Decken seines Schadens keinerlei Ansprüche auf die Effekten und das Heuerguthaben eines meuternden Schiffsmannes hat. Denselben Standpunkt hat auch, wie uns kürzlich erzählt wurde, ein Konsul, als Seemannsamt im Auslande zur Geltung gebracht, als sich ein Kapitän im Namen seines Reeders aus dem Heuerguthaben von Schiffsleuten schadlos halten wollte, die durch eine Meuterei

dem Schiffe einen mehrere tausend Mark betragenden wirtschaftlichen Nachteil verursacht hatten. Der Konsul zog das Heuerguthaben ein, um es zunächst für die ihm durch Verhaftung der Meuterer entstandenen Kosten zu verwenden. Der Rest, falls ein solcher noch vorhanden ist, soll dann wohl bei der Staatsanwaltschaft, die sich dieser Sache natürlich angenommen hat, hinterlegt werden. Zur Verwendung als Geldstrafen, die später der im § 132 der Seemannsordnung näher bezeichneten Seemanns- oder Ortsarmenkasse zufließen. Der Reeder muß seinen Schaden aus eigenen Mitteln decken. Ist es vielleicht auch denkbar, daß sich für diese Anomalie im Gesetz eine juristische Erklärung wohl gar auch eine Rechtfertigung finden läßt, dem natürlichen Gerechtigkeitsgefühl muß aber die Auffassung widersprechen: wonach Ansprüche für wirtschaftliche Benachteiligung zwar aus Desertionen, nicht aber aus dem außerordentlich viel schwereren Vergehen der Meuterei geltend gemacht werden können.

* * *

Über Desinfektionen von Schiffsräumen im Hamburger Hafen.

»In der »Hansa« vom 8. Oktober d. J. wird anläßlich englischer Beschwerden über die Behandlung eines englischen Dampfers, der tote Ratten an Bord hatte, ein etwas liberaleres Vorgehen in solchen Fällen empfohlen. Hierzu gestatte ich mir die ergebene Bemerkung, daß es sich bei dem in Rede stehenden Dampfer »Bishopsgate« nicht um Pestverdacht handelte, sondern daß durch die im hiesigen Hygienischen Institut auf meine Veranlassung vorgenommene Untersuchung einer Anzahl toter Ratten vom Dampfer »Bishopsgate« mit Sicherheit festgestellt worden ist, daß der Dampfer pest-infizierte Ratten an Bord hatte. Die daraufhin eingeleitete Behandlung entsprach den für solche Fälle erlassenen gesetzlichen Bestimmungen, die ihrerseits wieder auf internationalem Übereinkommen beruhen. Was die Behandlung von Schiffen anlangt, auf denen nur der Verdacht vorliegt, daß die an Bord gefundenen Ratten pestinfiziert sein könnten, der Beweis dafür aber noch nicht geführt ist, so dürfte zur Beurteilung der Frage, ob solche Dampfer hier zu streng oder zu liberal in bezug auf die Ausräucherung und die sich daran anschließenden Maßnahmen behandelt werden, der Hinweis darauf genügen, daß in den zwei Jahren, seitdem wir hier den Apparat zum Töten von Ratten an Bord von Schiffen mittels Ausräucherung durch kohlenoxydhaltiges Gas haben, im ganzen fünf Dampfer solcher Behandlung unterzogen worden sind. Bei drei Schiffen wurde der Verdacht, daß es sich bei den Rattenfunden an Bord um Pest handelte, nach kurzer Zeit zur unzweifelhaften Gewißheit erhoben, und nur bei zwei Schiffen konnte der Verdacht in der Folge nicht mehr aufrecht erhalten werden. Die Verzögerung, die das Lösch- und Ladegeschäft in diesen beiden letzten Fällen durch die sanitätspolizeilichen Maßnahmen erlitten hat, hat nicht ganz zwei Tage für jeden der beiden Dampfer betragen.«

Hamburg, 10. Okt. 1904. *Hochachtungsvoll ergebenst* ***Dr. Nocht.***

* * *

Neue Vermessungsvorschriften der Suez-Kanal-Gesellschaft.

Aus Hamburg wird uns geschrieben: Was Ihr Bremer Korrespondent in No. 38 über die neuen Vermessungsvorschriften der Suez-Kanal-Gesellschaft sagt, kann man unbedingt mitunterschreiben, wenn er auch in der Hauptsache nur vielfach Beklagtes wieder vorbringt. Das Verhalten der Suez-Kanal-Compagnie allen billigen Vorstellungen gegenüber ist auf die Dauer skandalös, es ist nachgerade zum Verkehrs- und Schiffahrtshindernis auf der größten maritimen Heerstrasse der Welt geworden. Man sieht die kleine Zahl von Aktionären einer Gesellschaft, deren Kapitalanlage sich in den ca. 40 Jahren, die der Kanal besteht, längst über und über rentiert haben muß, von den Handelsmarinen sämtlicher schiffahrttreibenden Nationen einen Tribut von höchst ungerechter Höhe erheben. Wann werden sich die Regierungen der beteiligten Mächte zu einer gemeinsamen und energischen diplomatischen Aktion entschließen, um diesem unwürdigen Zustande ein Ende zu machen? — Dies Thema ist in der Fachpresse aller Länder bis zum Überdruß behandelt worden, Eingabe über Eingabe wurde von den Betroffenen an die maßgebenden Stellen gerichtet, es nützt Alles nichts, die souveräne Suez-Kanal-Compagnie beharrt unentwegt auf dem Standpunkte des Drachen Fafner: »Hier lieg' ich und besitze!« — Wann wird ihr ein Siegfried erstehen? . . . .

Mit der mäßigen Geschwindigkeit im Nebel
(Kollisionsfall „Tercia—Prosper")

haben sich in den letzten Tagen wieder deutsche Schiffahrtskreise beschäftigt. Die Auslegung des Begriffes »mäßige Geschwindigkeit« ist eine harte Nuß, schon mancher hat sich an ihr die Zähne schamfilt. Diese Erfahrung machten auch kürzlich wieder die Mitglieder des Hamburger Seeschiffer-Vereins. In einer erschöpfenden Auseinandersetzung waren so viel verschiedene Ansichten geltend gemacht, so manigfache Normen aufgestellt worden, daß ein Mitglied den charakteristischen Ausspruch,

ohne Widerspruch zu erfahren, machen konnte: Ja, meine Herren, wenn wir uns nicht mal über den Begriff »mäßige Geschwindigkeit« einig zu werden vermögen, wie können wir dann von den Gerichten verlangen, daß sie eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit aufstellen sollen!

Es ist nicht nur unmöglich, es wäre auch im höchsten Grade unerwünscht, wenn das Gesetz oder ein hohes Gericht eine Anzahl Meilen als mindeste Geschwindigkeit im Nebel feststellen wollten. Eine Unmenge Faktoren — Örtlichkeit, Wind- und Stromverhältnisse, Steuereigenschaften des Schiffes, Schiffsgattung, Schiffsgröße, Dichtigkeit des Nebels u. a. m. — sind mitbestimmend, zuweilen ausschlaggebend für die zulässig geringste Fahrt. Mit gleichen oder ähnlichen Worten ist darüber schon unzählige Male gesprochen und doch bringt jede Diskussion über dieses anscheinend ausgepumpte Thema neue Momente hervor, die die Frage unter einer bis dahin noch nicht beobachteten Beleuchtung zeigen.

Trotz der Undefinierbarkeit des Begriffes »mäßige Geschwindigkeit« sind ihm doch nach oben gewisse Grenzen gestellt. Es werden Fahrtgeschwindigkeiten im Nebel eingehalten, von denen man auch unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Momente ohne lange Überlegung sagen wird, daß sie keine »mäßige Geschwindigkeit« im Sinne der Verordnung und nach der bisherigen Judikatur sind. Die Bestimmung der unteren Grenze läßt sich allerdings nur von Fall zu Fall feststellen. Und im Kollisionsfall »Tercia« — »Prosper«, der uns hier besonders beschäftigen soll, ist sie unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windverhältnisse nach unserer Auffassung von der Bark »Tercia« nicht überschritten worden.

Mit allen Segeln (ausg. Außenklüver und ein Stagsegel) im Top lief »Tercia« $3^1/_2$ Meilen bei leichtem NNW-Wind und OSO-Kurs. Wenn die hinzugezogenen Sachverständigen meinen, eine weitere Ermäßigung der Fahrt hätte ohne Beeinträchtigung der Steuerfähigkeit vorgenommen werden können, so läßt sich diese Behauptung weder beweisen noch widerlegen. Hält man sie für richtig, wie es das hanseatische Oberlandesgericht getan hat, dann bleibt doch noch immer die Frage offen: ob es ratsam ist, wenn ein Schiff, das unter den vorhandenen Windverhältnissen mit allen ihm zu Gebote stehenden Segeln nicht mehr als $3^1/_2$ Seemeilen zu laufen vermag, seine Fahrt bis zur äußersten Steuerfähigkeit herabmindert? Ja, ob man eine solche Forderung, die für Dampfer mit ihrer mechanischen Fortbewegungskraft gegebenenfalls zweckmäßig sein mag, überhaupt Segelschiffen auferlegen soll? Fahrzeugen, die erst zeitraubender Segelmanöver bedürfen, um ihre Fahrt zu erhöhen, wenn die Steuerfähigkeit plötzlich aufhören sollte. Eine solche Befürchtung war für »Tercia« bei der flauen Brise gegeben. Ein steuerunfähiges Schiff ist aber für andere Schiffe doch wohl gefährlicher als ein Fahrzeug, das sich $3^1/_2$ Seemeilen in der Stunde vorwärts bewegt, dabei aber in der Hand seines Führers ist.

Kommen wir nun noch etwas eingehender auf die Einwände zu sprechen, die der Sachverständige gegen die Navigierung der »Tercia« erhoben, und die sich das Oberlandesgericht zu eigen gemacht hat. Er war der Ansicht, »daß auf der »Tercia«, um ihre Fahrt dem dichten Nebel entsprechend noch zu vermindern, um eine schnelle Veränderung in der Segelstellung zu ermöglichen und event. durch Beidrehen und Backbrassen die Fahrt aufheben und ausweichen zu können, die Untersegel — Fock und Großsegel — aufgegeit, die Oberbramsegel festgemacht und die Stagsegel zum teil niedergeholt werden mußten. Ein solches Verfahren sei in belebten Gewässern, wie die Nordsee, stets seemännischer Gebrauch gewesen.«

Maßregeln, wie sie hier vorgeschlagen werden, sind zu dem Zweck, zu dem sie gegeben sind, bei frischer Brise angebracht, und sie werden dann auch gewiß von allen einsichtigen Schiffsführern angewandt werden. Bei einem Wind, der das Schiff nur $3^1/_2$ Seemeilen mit allen anwendbaren Segeln vorwärts bringt, sind sie nach unserer Meinung nicht geboten. Ein Beweis, daß der Führer der »Tercia« aber damit gerechnet hatte, plötzlich seine Segelstellung ändern zu müssen, ist das Ausschäkeln der Großsegel- und Fockschoten bezw. Halsen und ihr Ersetzen durch einfache Taue, die, ohne erst überholt werden zu müssen und ohne ein Aufgeien der Untersegel erforderlich zu machen, das Brassen der Raaen weder gehindert oder auch nur aufgehalten hätten. Das Festmachen der Oberbramsegel war ebensowenig wie das Niederholen der Stagsegel nötig, da durch ihr Stehen bei der leichten Brise kein Segelmanöver, sei es, welches es wolle, verlängert worden wäre. Weshalb sollte der Kapitän nun eine Maßregel vornehmen, die nicht durchaus notwendig ist, die aber andererseits seine Fahrt vermindert und die Reise verlängert hätte?

Es bleibt nun noch die Behauptung des Sachverständigen nach, daß die Segelkürzung etc., wie er sie vorgeschlagen, ein Verfahren sei, das in belebten Gewässern stets seemännischer Brauch gewesen sei. Ist dieser Standpunkt nicht etwas antiquiert? Vor dreißig Jahren und früher, als der Segelschiffs-Frachtenmarkt noch nicht so wie heute durch die Dampfschiffahrt beeinflußt wurde, als noch Frachten gezahlt wurden, wobei etwas zu verdienen war, und als noch Niemand ahnte, welchen Wert einst der Faktor »Zeit« im Schiffahrtsbetriebe haben werde, — da kam es nicht darauf an, ob ein Segelschiff einen Tag früher oder später

seine Reise machte. Da wurden noch Vorsichtsmaßnahmen getroffen, die, wenn sie auch nicht absolut erforderlich waren, doch zweckmäßig sein konnten. Es lag im Zug der Zeit, sich nicht zu übereilen. Lieber wochenlang warten, als einen Schritt unternehmen, der vielleicht, unter 100 Fällen einmal, schief gehen konnte. Damals lagen, um nur ein Beispiel zu nennen, Segelschiffe rudelweise auf der Elbe bei Krautsand vor Anker und warteten auf günstigere Windbedingungen, wochen- ja monatelang, ehe sie in See gingen. Heute werden sie, nachdem sie segelbereit sind, aus dem Hamburger Hafen geschleppt und bei konträren Windverhältnissen gleich bis zu einer Stelle, von wo aus sie sofort die Seereise antreten können.

Wer damals bei Krautsand wartete, handelte nach seemännischem Brauch, wollte er diesen aber heute anwenden, wir glauben, die Reederei wäre anderer Ansicht. Ähnlich liegen die Verhältnisse auch mit dem Beobachten der Maßregeln, wie sie der Sachverständige der »Tercia« empfahl. Die Zeiten haben sich geändert, auch für den Betrieb der Segelschiffahrt. Und bei der hohen Wichtigkeit der Segelschiffe, als Ausbildungsstätten des Seemannes, sollte Alles, aber auch Alles vermieden werden, was den Seglern den harten Kampf ums Dasein erschwert. Früher, noch vor zweiundeinhalb Jahrzehnten, war die Segelschiffart für Reeder und auch für Kapitäne ein einträgliches Geschäft, heute, bei dem miserablen Frachtenmarkt und den Lasten unser sozialpolitischen Gesetzgebung, arbeiten die Reeder kleinerer Segler, insbesondere die Partenreedereien, mit Verlust. Diesen ungeheuren Umschwung in den Verhältnissen hat der Sachverständige im Kollisionsprozeß »Tercia«—»Prosper« anscheinend ganz außer Acht gelassen, als er einen seemännischen Brauch, wie er vor Jahrzehnten, in der Blütezeit der Segelschiffahrt, üblich war, auch heute noch zur Anwendung empfahl; heute, wo der Segler einen verzweifelten Kampf um seine Existenz führt, und wo auch ihm die Bedeutung des Begriffs »time is money« klar geworden ist.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

Von Kapt. E. M., Danzig.

(Nachdruck verboten!) (Fortsetzung aus No. 33.)

Zu den größten Hindernissen, welche sich der Schiffahrt zu gewissen Jahreszeiten entgegenstellen, gehört zweifellos die *Eisgefahr*. Aus diesem Grunde haben praktische Nautiker sowohl wie hervorragende Fachgelehrte die Eisverhältnisse in den verschiedenen Meeresteilen zum Gegenstand eines sehr eingehenden Studiums gemacht und darüber eine große Menge ebenso interessanter wie lehrreicher Litteratur zu Tage gefördert. Aus den Bedürfnissen des rapiden Seeverkehrs, welcher möglichst keine Hindernisse mehr anerkennen will, hat sich ein vorzüglich organisierter Nachrichtendienst entwickelt, welcher dem Schiffsführer in Form von Eisberichten, Monatskarten, Signalsystemen etc. wertvolle Anhaltspunkte für die sichere Navigierung in den Eisregionen bietet. Der moderne Kapitän befindet sich daher in der angenehmen Lage, einerseits diein Jahrzehnten gesammelten Erfahrungen für seine Zwecke verwerten zu können, andererseits aber auch über die laufenden Ereignisse möglichst unterrichtet zu sein.

In erster Linie verdanken wir diese Errungenschaften der rührigen Tätigkeit unserer vorzüglich organisierten Seewarte, sowie deren verdienstvollen Mitarbeitern. *Jeder vernünftig denkende Seemann wird daher bestrebt sein, das ihm zur Verfügung stehende Material voll und ganz auszunützen, und auch sein Möglichstes tun, um die Bemühungen dieses Instituts durch Mitteilung seiner eigenen Beobachtungen im Interesse des Allgemeinwohls nach besten Kräften zu unterstützen.*

Die größte Gefahr für die Schiffahrt bilden zweifellos die gewaltigen Eismassen, welche sich im Frühjahr in den Arktischen Regionen loslösen und von Wind und Meeresströmungen in die verkehrsreichen Fahrstraßen des Atlantischen Ozeans geführt werden. Eine Kollision mit diesen treibenden Riesen des Ozeans bedeutet unrettbares Verderben. Darum sind die Navigateure des Nordatlantischen Ozeans mit aller Energie bestrebt, eine solche zu vermeiden. Leider ist dieses mit großen Schwierigkeiten verknüpft, weil die Drift sowohl wie die Menge der mit der Arktischen Strömung herunterkommenden Eismassen beständig wechselnden Verhältnissen unterworfen und nicht allein von den Strömungen, sondern auch von den vorherrschenden Windrichtungen abhängig ist. Wenngleich auch das Eis zum größten Teil dem Kurs der Arktischen Strömung folgt, so ist es doch durchaus nichts ungewöhnliches, daß an dem großen Kreuzungspunkt, den Neufundlandsbänken, auch ein Übergang in andere Meeresströmungen stattfindet. So trifft man häufig große Eisberge weit östlich im Golfstrom, und selbst südlich davon im Sargassa-Gebiet bis südlich von 40° N. Es ist daher, abgesehen davon, daß es gänzlich unmöglich ist, die einzelnen Eismassen zu lokalisieren, auch sehr schwer, mit Sicherheit die Grenzen anzugeben, innerhalb welcher zu den einzelnen Jahreszeiten mit der Eisgefahr zu rechnen ist. Immerhin bietet das zur Verfügung stehende Informations-Material, vor allem die Monatskarten der Deutschen, und die sogenannten »pilot charts« der Washington-Seewarte, ein überaus wertvolles Hilfsmittel, welches

in den Händen keines im Nord-Atlantic navigierenden Schiffsführers fehlen sollte.

Leider führt der kürzeste Weg auf der Hauptverkehrsstraße Lizard—New-York direkt über die Neufundlandbänke, welche nicht nur wegen der Eisgefahr, sondern auch wegen ihrer häufigen Nebel übel berüchtigt sind. Aus diesem Grunde haben die großen Dampfschiffahrts-Gesellschaften es vorgezogen, auf Kosten eines Distanzverlustes feste Routen zu vereinbaren, welche einerseits von den vorerwähnten Gefahren möglichst frei führen, andererseits aber auch die Gefahr einer Kollision dadurch abschwächen, daß ausgehend andere Wege benutzt werden, als rückkehrend. Tramps, welche nur gelegentlich auf dieser Strecke verkehren, sind zwar nicht verpflichtet, die vereinbarten Routen zu benutzen, jedoch ist es empfehlenswert, dies zu tun. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Da auf diesen Routen erstklassige Postdampfer beständig verkehren, welche mit dem intelligentesten Führerpersonal und den erstklassigsten Instrumenten ausgerüstet sind, sind dort naturgemäß die meisten Erfahrungen auf Grund absolut zuverlässiger Beobachtungen gesammelt. Außerdem ist es für einen Dampfer immer von Vorteil, belebte Fahrstraßen zu benutzen, einerseits, weil dann bei Maschinenschäden oder sonstigen Unglücksfällen leichter Hilfe zu erwarten ist, andererseits, weil sich eventl. Gelegenheit zu einem sehr annehmbaren Nebenverdienst durch Bergung anderer havarierter Schiffe bietet.

Um es zu ermöglichen, daß Schiffe, welche einander innerhalb der gefährlichen Eisregionen passieren, möglichst schnell Signale über etwa gesichtetes Eis etc. austauschen können, ist es von Vorteil, den besonderen »ice code« zu benutzen. Da hierzu außer dem code nur die eine besondere Eisflagge (blaue Flagge mit weißem Dreieck) erforderlich ist, sind die Ausgaben nicht so erheblich, um nicht auch Dampfern kleinerer Reedereien die Anschaffung dieses wertvollen Hilfsmittel zu ermöglichen. Die Dampfer der großen regulären Linien führen den code ausnahmslos an Bord, so daß es immer möglich sein wird, mit diesem Signale auszutauschen.

Es ist wohl ganz selbstverständlich, daß in den Gegenden, wo mit der Eisgefahr zu rechnen ist, alle nur denkbare Vorsicht geboten erscheint. *Die Hauptsache ist und bleibt natürlich immer ein tadellos organisierter Wachdienst und scharfer Ausguck.* Selbst in der dunkelsten Nacht kann man große Eisberge in der Regel an einer Art weißem Schimmer erkennen, den die Engländer sehr bezeichnend »ice blink« nennen. Einzeln herumtreibende Eisschollen, welche sich häufig von der Hauptmasse loslösen, sind ein gutes Zeichen, daß man von dem Feld-Eis oder den Bergen nicht mehr weit entfernt ist. Wenn irgend möglich, sollte man immer versuchen, zu luvwärts große Eismassen zu passieren, einerseits, weil man sonst Gefahr läuft, daß dieselben mit dem Winde auf das Schiff herauftreiben, andererseits aber auch, weil es häufig vorkommt, daß sich durch den Tauprozeß der Schwerpunkt verändert und die ganze Masse umkippt. Außerdem kommt es vor, daß die Eisberge wie man sagt »kalben«, d. h. daß mächtige Eisstücke von der Hauptmasse abbrechen, und mit großem Getöse in die See rollen — ein Naturereignis, daß einem in unmittelbarer Nähe befindlichen Schiffe zweifellos sehr unangenehm auffallen könnte.

Die Größe der Eisberge ist mitunter sehr bedeutend, wird aber wohl häufig sehr übertrieben und beruhen die meisten Angaben hierüber in der Regel auf roher Schätzung. Auf Grund einiger zuverlässiger Messungen sind Höhen über dem Wasserspiegel von 60—70 m beobachtet, was unter der Annahme, daß ein Eisberg mit durchschnittlich $^{7}/_{8}$ seiner ganzen Masse unter Wasser schwimmt, immerhin eine recht beträchtliche Gesamthöhe ergiebt. Die Höhe, mit welcher ein Eisberg über Wasser treibt, ist hauptsächlich durch das spezifische Gewicht des Eises bedingt, welches bedeutend geringer ist, als das des Seewassers. Dieses kommt daher, weil das in den festen Aggregatzustand übergegangene Wasser ein bedeutend größeres Volumen einnimmt.

Wasser in der Nähe des Gefrierpunktes zeigt eine höchst merkwürdige Abweichnung von dem allgemeinen physikalischen Gesetz, daß Körper bei Erwärmung sich ausdehnen, bei Abkühlung zusammenziehen. Wenn Wasser von 0—4° erwärmt wird, dehnt es sich nicht aus, sondern zieht sich zusammen und erreicht bei za. 4° seine größte Dichtigkeit. Wird es über 4° erwärmt, so dehnt es sich wieder aus. Bei za. 8° erreicht es dieselbe Dichtigkeit wie bei 0°. Umgekehrt zieht sich Wasser, welches von 100—4° abgekühlt wird, der allgemeinen physikalischen Regel folgend, zusammen, dehnt sich aber wieder aus, wenn es von 4—0° abgekühlt wird. Sowie das bis auf 0° erkaltete Wasser in den festen Aggregatzustand übergeht, dehnt es sich aber plötzlich um $^{1}/_{9}$ seines Volumens aus. Hieraus erklärt sich nicht nur das geringe spezifische Gewicht, sondern auch die Sprengwirkung, welche die plötzliche Eisbildung in abgeschlossenen Rohrleitungen verursacht. Aus diesem Grunde ist es von außerordentlicher Wichtigkeit, ganz besonders auf die Rohrleitungen und Cylinder von Ankerspill, Dampfwinden, hydraulischen Krähnen etc. bei Frostwetter zu achten, wenn man nicht seine physikalischen Kenntnisse durch sehr unliebsame Erfahrungen bereichern will.

Aus diesem eigentümlichen Verhalten des Frischwassers beim Übergange in den festen Zu-

stand erklärt sich auch die Tatsache, daß Landseen und Flüsse zuerst an der Oberfläche gefrieren. Das bis auf 4° abgekühlte Wasser senkt sich infolge seines größeren specifischen Gewichts zu Boden, während das bis auf 0° abgekühlte Wasser an der Oberfläche schwimmt.

In Flüssen, wo sich infolge der Strömungsbewegung die gesamte Wassermasse vermischt, und dadurch eine Ausgleichung der Temperatur bis zum Boden verursacht wird, geschieht die Eisbildung naturgemäß auf andere Art. Da die Eiskrystallisation immer an festen Punkten zuerst beginnt, bildet sich das Eis zunächst an den Ufern, an Pfählen, Felsen etc., und besonders am Boden, wo die schwächere Strömung die Eisbildung begünstigt. Die Eiskrystalle am Boden vergrößern sich allmählich, werden von der Strömung an die Oberfläche getrieben, und frieren dort schließlich zusammen, bis der Fluß von einer Eisschicht bedeckt ist. Daher nennt man das vom Boden an die Oberfläche treibende Eis »Grundeis«.

Die Tatsache, daß einzelne Eisstücke, welche mit einander in Berührung kommen, zusammenfrieren, begünstigt wesentlich die Eisbildung. Man bezeichnet diesen Vorgang mit »Regelation« (Wiedergefrierung) und erklärt sich denselben dadurch, daß Eis an Stellen höheren Drucks zu überkaltetem Wasser zerfließt, welches beim Aufhören des Drucks wieder gefriert. Der Vorgang hat viel Ähnlichkeit mit dem Zusammenschweissen glühenden Eisens. Auf diese Art erklärt sich auch die Entstehung der großen Eisfelder, die aus von Strömungen und Wellen zusammengetriebenen Eisstücken gebildet werden, welche zu einer kompakten Masse zusammenfrieren.

Salzwasser zeigt hinsichtlich seines Gefrierens zu Eis ein verschiedenes Verhalten als Frischwasser. Dasselbe zieht sich bei fortschreitender Abkühlung bis zu seinem Gefrierpunkt, der auf ca. — 2° liegt, zusammen, hat also oberhalb dieser Temperatur kein Dichtigkeitsmaximum.

(Schluß folgt.)

Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung.

Die mit Spannung erwartete Stellungnahme des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes auf seinem Kongreß in Baden-Baden ist erfolgt. Der Generalsekretär des Verbandes, Herr Ulrich (Verwaltungsdirektor des Germanischen Lloyd) teilte als Referent mit, daß die Haftungsfrage internationale Kongresse seit einer Reihe von Jahren beschäftigt habe. Man hat dabei die Haftung des Reeders nach zweierlei Richtungen hin ins Auge zu fassen:

1) Die Haftung aus Verträgen und

2) die Haftung Nicht-Vertragsparteien gegenüber.

Die Haftung aus Verträgen kommt namentlich für den Frachtvertrag in Betracht. Seitdem die Reeder sich von ihrer gesetzlichen Haftung durch Konnossementsklauseln befreit haben, ist eine Bewegung im Gange, die darauf abzielt, die Aufhebung jeglicher Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung durch die bekannte Nachlässigkeitsklausel einzuschränken. Nachdem der internationale Kongreß der Assekuradeure in Paris 1900 beschlossen hatte, von einem bestimmten Zeitpunkt ab nur noch solche Konnossemente anzuerkennen, die die Haftung für nautisches Verschulden ausschließen, sind Bestrebungen der Handelsvertretungen der verschiedenen Länder hervorgetreten, die die Gesetzgebung bestimmen wollen, den Reedern zu verbieten, sich von der Haftung für kommerzielles Verschulden freizuzeichnen. Die Assekuradeure sind, wie aus dem Vorgesagten hervorgeht, damit einverstanden, daß es den Reedern wie bisher freigestellt wird, sich für nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung aus Verträgen freizuzeichnen.

Die Frage der Haftung Nicht-Vertragsparteien gegenüber ist durch die Verhandlungen des Comité Maritime International in Fluß gekommen. Diese Vereinigung hat die Frage nach zwei Seiten hin behandelt:

a) in bezug auf den Umfang der Haftung und

b) in bezug auf das Maß der Haftung.

In bezug auf den Umfang der Haftung ist ein Gesetzentwurf aufgestellt worden, der speziell die Haftung aus Schiffszusammenstößen gleichförmig regeln will. Der Gesetzentwurf stellt den Grundsatz auf, daß bei vorliegendem beiderseitigen Verschulden je nach der Schwere des Verschuldens auf der einen oder anderen Seite gehaftet werden soll. In bezug auf das Maß der Haftung hat die Vereinigung den Grundsatz eingenommen, daß es dem Reeder im Schadensfalle freistehen soll, ob er mit dem Schiffe, d. h. der schadenbringenden Sache selbst, oder mit dem Geldwerte dieses Schiffes zurzeit am Ende der Reise oder mit dem Werte von 8 £ per Registertonne haften will. Deutscherseits ist nun anfänglich bei der Beseitigung der Haftpflicht für nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung aus Verträgen und später auch bei der Diskussion des Gesetzentwurfs im Comité Maritime International die Frage dazwischen geworfen worden, ob man die Haftung des Reeders für nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung auch Nicht-Vertragsparteien gegenüber beseitigen solle.

Der Internationale Transport-Versicherungs-Verband hat deshalb auf der ordentlichen General-Versammlung 1901 eine Kommission eingesetzt, die die Frage vom Standpunkt der Assekuranz aus prüfen sollte. Die Kommission hat sich im Laufe dieses Jahres auf Grund zweier Vorlagen eingehend mit der Frage beschäftigt, konnte aber zu einem einmütigen Beschlusse nicht gelangen, so daß die Frage der diesjährigen General-Versammlung nochmals vorgelegt worden ist. Inzwischen ist nun die Frage in ein ganz neues Stadium getreten. Auch deutscherseits wird anerkannt, daß sich die Frage nur durch eine internationale Gesetzgebung lösen läßt. Nun ist aber durch die Verhandlungen in dem Comité Maritime International festgestellt, daß dazu absolut keine Aussicht vorhanden ist. Die bürgerlichen Gesetzgebungen vieler Länder, z. B. von Frankreich und England, stehen auf dem Standpunkte, daß derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt hat, zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist, den der andere in Ausführung dieser Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Das deutsche Recht erkennt diesen Grundsatz für den allgemeinen bürgerlichen Verkehr nicht an, läßt aber keinen Zweifel darüber, daß in jedem mit Gefahr verbundenen Gewerbebetriebe die bezeichnete Haftung einzutreten hat. Sie glaubt durch eine Spezial-Gesetzgebung für die verschiedenen Gewerbebetriebe diese Frage zweckmäßiger lösen zu können und hat speziell für den Reedereibetrieb durch die seerechtlichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs denselben Grundsatz wie das französische und englische Recht

gutgeheißen. Das Aufgeben dieses Grundsatzes würde fast unabsehbare Folgen haben, da man gar nicht umhin könnte, z. B. die Landwirtschaft von der Haftung für den Schaden, den Tiere anrichten, zu befreien, und man würde ferner allen anderen Gewerben die gleiche Rechtswohltat wie den Reedern angedeihen lassen müssen. Es müßte u. A. auch im Seerecht die Bestimmung geändert werden, wonach im Falle der großen Havarie derjenige keinen Anspruch an die Schiffsgemeinschaft hat, durch dessen Verschulden die Gefahr für Schiff und Ladung herbeigeführt ist. Schon jetzt beantragen die deutschen Schiffervereine, daß, wenn die Haftung des Reeders beseitigt werden soll, auch die Haftung des Schiffers für nautische Fehler beseitigt werden müsse. Da nun keine Aussicht vorhanden ist, den deutschen Antrag durchzubringen, so fällt damit auch die Veranlassung für die Assekuradeure weg, sich überhaupt mit der Frage zu beschäftigen.

Der Auffassung des Berichterstatters schloß sich nach kurzem Meinungsaustausch der Verband an. — —

Diese Logik ist uns nicht ganz verständlich. So lange deutscherseits die ausdrückliche Erklärung fehlte, daß die Beseitigung der Reederhaftung nur auf internationalem Wege — was doch ganz selbstverständlich ist — erfolgen könne, zeigte der Internationale Transport-Versicherungs Verband ein außerordentliches Interesse für die Angelegenheit. Eine Kommission hat sich länger als ein Jahr mit der Materie beschäftigt. Seitdem aber jene, wie gesagt, doch durchaus selbstverständliche (uns unbekannte) Erklärung deutscherseits erfolgt sei — falle für die Assekuradeure die Veranlassung fort, sich überhaupt mit der Frage zu beschäftigen. Hat es denn in Mitgliederkreisen des Versicherungsverbandes wirklich Jemand für möglich gehalten, daß Deutschland die Haftung seiner Reeder beseitigen werde, ohne ein Einvernehmen mit anderen Staaten erzielt zu haben? Wäre eine solche Maßnahme ohne die schwerste Schädigung deutscher Interessen überhaupt denkbar? —

Nein, den angeführten Grund können wir unmöglich als Ursache für die gekennzeichnete Stellungnahme des Kongresses gelten lassen. Wahrscheinlicher scheint uns schon die Annahme, daß erst der Standpunkt der deutschen nautischen und Seeschifferkreise abgewartet werden soll, ehe die Assekuradeure ihr Verscheel geben.

* * *

Im Anschluß an die obige Stellungnahme geben wir gleich eine weitere Kundgebung zur Haftfrage bekannt. Am 7. Oktober beschäftigte sich die Kieler Handelskammer mit diesem Gegenstand, indem sie den Bericht ihrer Schiffahrtskommission entgegennahm. Diese Kommission spricht sich, nach der Nord-Ostsee-Zeitung, gegen die Aufhebung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden ihrer Angestellten bei Kollisionen aus. Eine solche Beseitigung würde für die Reederei erhebliche Nachteile in sich schließen. Als solche sind zu nehmen die dann für die Reederei eintretenden Abzüge »Neu für Alt«, die z. B. besonders schwer bei Maschinen und Kesseln sind, die verlorene Zeit, für die der Reeder von dem Versicherer überall keinen Ersatz erhält. Es ist nicht zu erwarten, daß die Abschaffung der Haftung eine wesentliche Herabsetzung der Prämien bringen kann. Die Kollisionen sind immer nur ein Teil der vorkommenden Unfälle; auch nicht alle Kollisionen ziehen Prozesse nach sich.

Für die kleinere Schiffahrt, insbesondere für die kleinen Segler, würde die Aufhebung der Haftung eine fühlbare Mehrbelastung mit sich bringen. Durch das Wegerecht sind sie gegenüber Dampfern so im Vorteil, daß sie in den meisten Fällen vollen Ersatz erhalten. Fällt dieser fort, so erleiden sie sehr große Verluste. Es würde hierbei in Frage zu ziehen sein, ob bei Aufhebung der Haftung die kleinen Versicherungen auf Gegenseitigkeit lebensfähig bleiben, und ob infolge dessen die Benutzung der größeren Versicherungs-Gesellschaften für diese Schiffe nötig würde, was zweifellos höhere Prämien bedingen würde. Der Reeder würde allerdings durch Fortfall der Kollisionsprozesse eine große Arbeitslast los werden. Es kann aber leicht sein, daß er als Folge höhere Prämien zu zahlen hat, denn der Assekuradeur wird oder kann oft garnicht mehr prüfen, ob und wo eine Schuld vorliegt. Auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins ist für wahrscheinlich erklärt, daß nach Aufhebung der Haftung die Zahl der Kollisionen zunehmen würde, da das Gefühl der Verantwortung abgeschwächt werden würde. Beides ist anzunehmen, da von den deutschen Kapitänen angenommen werden darf, daß sie auch nach wie vor sich ihrer verantwortungsvollen Stellung wohl bewußt bleiben. Aus jenen und anderen Erwägungen ist die Aufhebung der Haftung nicht zu empfehlen. Auf alle Fälle würde nur eine internationale Regelung dieser Angelegenheit vorgenommen werden können. Anzustreben wäre die Herbeiführung einer internationalen Vereinbarung zur Gleichstellung der Gesetze über den Umfang der Haftung der Reeder, für Verschulden seiner Schiffsbesatzung gegenüber Dritten und zwar auf Grundlage der fortune de mer; würde dabei diese Haftung auf die Reedereiinteressen beschränkt und die Befreiung von Haftung für nautische Verschulden gegenüber der eigenen Ladung erreicht werden, so wäre dieses als ein erheblicher Fortschritt zu betrachten.

Drei Segelschiffsreisen.

Die Übertragung der fahrplanmäßigen Landbeförderungsmethode auf den Seeverkehr kam zuerst im nordatlantischen Passagierverkehr, auf der »Ocean Highway«, zur Geltung, um sich allmählig auf die ganze Seedampfschiffahrt auszudehnen. Mit mehr oder minderem Erfolg. Je stärker die Maschine, desto unabhängiger das Schiff von den Witterungsverhältnissen, desto fahrplanmäßiger seine Reise. Ein allbekannter, sehr erklärlicher Erfahrungssatz, der nur hin und wieder ins Wanken zu geraten scheint, wenn bekannt wird, mit welcher Gleichmäßigkeit einzelne unserer modernen Schnellsegler ihre Fahrten zurücklegen. Sie, deren Fortkommen doch allein von den jeweiligen Witterungsverhältnissen abhängig ist, sind zuweilen in bezug auf das Fahrplanmäßige zuverlässiger als viele Frachtdampfer. Schon wiederholt haben wir früher auf diese auffallende Erscheinung hingewiesen und sie auch zu erklären versucht. Ist es nicht auffallend und bewunderungsfähig, wenn die Reisedauer auf einer 10 bis 11 000 Seemeilen großen Entfernung, aus einer bedeutenden Anzahl Reisen verschiedener Schiffe immer nur um wenige Tage variiert? Wenn zwischen der längsten und kürzesten Reise kaum mehr als eine Dekade liegt? Gewiß sind in der langen Geschichte der Segelschiffahrt Fälle bekannt, daß zwei nach demselben Hafen bestimmte Segler an einem Tage ihren Abgangsort verlassen und nach einer mehrmonatigen Reise wieder in der Nähe des Bestimmungsortes einander ansichtig werden. Aber das sind Ausnahmen, große Seltenheiten, die, wenn man sie miterlebt hat, als etwas Außerordentliches dauernd in der Erinnerung haften bleiben. Oder als Zufall geschildert werden, wie es im Nautical Magazine geschieht, wenn dort beim Zusammenstellen schneller Segelschiffsreisen auch jene Phänomen Erwähnung finden.

Was dort und so ziemlich sonst überall als Zufall angesehen wird, fällt unter einer Klasse deutscher Schnellsegler nicht besonders weiter auf. Wir meinen die großen zwischen Deutschland und der Westküste Amerikas fahrenden Segelschiffe, unter denen sich besonders die Laeisz'chen Klipper hervortun. Wieder haben zwei dieser Schiffe an einem Tage

einen Hafen der Westküste, Tocopilla, verlassen, und an ein und demselben Tage Cuxhaven erreicht. Aber nicht dieser an sich doch schon erwähnenswerte Umstand veranlaßt uns, die Aufmerksamkeit der Leser in Anspruch zu nehmen, sondern die allerdings auch in jenen Kreisen sehr beachtenswerte Erscheinung, daß noch ein drittes Schiff derselben Reederei, das von Iquique vier Tage später ausging, mit den beiden anderen an demselben Tage vor Cuxhaven ankam. Ein Zusammentreffen, das doch wirklich festgehalten werden muß und etwas eingehender besprochen zu werden verdient.

Aus den nachstehenden Reiseberichtsauszügen erhält der Leser Kenntnis vom Hergang der Reisen und ihren einzelnen Phasen. Nämlich: Herr Kapt. F. Petersen, Führer des Schiffes »Plus« teilt mit:

Verließen Tocopilla am 5. Juli 1904 mit einer Ladung Salpeter für Hamburg. Hatten zuerst flaue nördliche und dann sehr veränderliche Winde von schwacher Stärke, bis am 10. Juli der Wind nordwestlich holte und mit mäßiger und frischer Stärke wehte, allmählich in 28½° S und 81° W frischte es zum Sturm auf und hielt einige Tage mit zeitweiligem starkem Gewitter und Regenböen an bis in 37° S und 83° W. Hier holte der Wind südlich und flaute ab, bis er am 19. Juli in 40° 41' S und 82° 50' W wieder nach NW holte und zwei Tage stürmisch wehte. Der Wind blieb dann vorherrschend westlich mit mäßiger Stärke bis er am 25. Juli in 54° S und 83° W nach SO holte und zum Sturm wurde; allmählich wieder westlich geholt, blieb es aus West steif wehen und passierten wir Cap Horn am 29. Juli in 57½° S und 72° W und 55° S und 58½° W, passierten zwei Eisberge. Hierauf stürmische und frische westliche Winde bis zum 10. August in 26° S und 26° W, als der Wind abflaute und nordöstlich holte und dann bis zum 15. August in 21° 46' S und 29° 13' W aus nördlicher Richtung wehte mit Stärke 3. Hier kam der SO-Passat durch, welcher frisch und mäßig war und uns am 23. August bis zur Linie brachte, die in 28° 20' W geschnitten wurde. Der Passat stand bis 5° N und ging dann in SW-Monsum über, der mäßig mit viel Regen war. Am 30. August kam in ca. 15° N der NO-Passat durch, nachdem es 1 Etmal still gewesen war. Der Passat war frisch und stand bis 30° N, hier flaute er ab und der Wind holte südlich. Nachdem wir dann 5 Tage mit kaum merkbarem Zug gesegelt hatten, frischte der Wind am 11. September in 35½° N und 35½ W zum Sturm aus SW auf mit heftigem Blitzen, darauf am 13. September wieder Windstille. Hiernach bekamen wir wieder steifen NW und nördlichen Wind, womit wir in drei Tagen guten Fortgang erzielten, bis in 44½° N und 28½° W der Wind auf Ost ging. Von hier bis zum Kanal kreuzten gegen leichte östliche Winde mit gutem Wetter; auf den Gründen wurde es Windstille mit dichtem Nebel. Hierauf kam Westwind durch und sichteten wir abends am 30. September St. Catharines-Feuer, morgens am 1. Oktober um 4 Uhr hatten wir Dungeneß-Feuer quer ab; hier wurde der Wind zum Sturm und so dick von Regen, daß wir durch die Dover-Straße hindurchsegelnd, nichts sahen.

Herr Kapt. A. Schütt, der mit »Posen« an demselben Tage aus Tocopilla ging, berichtet:

Am 5. Juli bei flauen umlaufenden Winden wurde die Reise von Tocopilla nach Hamburg angetreten. Beständiger südlicher Wind von geringer Stärke stellte sich erst am 7. Juli ein, doch war derselbe nur von kurzer Dauer und es stellte sich am 9. Juli, nach voraufgegangener Windstille, westlicher Wind ein. Schiffsort mittags 23° 11' S und 74° 47' W. Der westliche Wind wurde aber noch von schönem Wetter begleitet und häufig von Windstille unterbrochen. Schiffsort mittags den 13. Juli 28° 2' S und 78° 11' W. Von hier aus bis zu 53° 21' S und 76° 3' W nahm die Reise einen etwas befriedigenden Verlauf; es stellte sich hier in 54° 8' S und 76° 3' W nach voraufgegangener Windstille und leichter SW-Brise Süd—SO-Wind ein, welcher wiederum eine Verzögerung der Reise verursachte. Am 28. Juli, den 23. Tag der Reise, in 56° 50' S und 70° 40' W lief der Wind durch Süd nach West und frischte auf, so daß für einige Zeit befriedigende Distanzen erzielt werden konnten. Am 28. Juli 206, 29. Juli 304, 30. Juli 276, 31. Juli 245, 1. August 262 Sm. Vom 1. auf den 2. August lief der Wind nördlich und nahm langsam bis zum leisen Zug ab. Schiffsort den 2. August 45° 36' S und 43° 24' W. Hier stellte sich flauer NNO-Wind ein, welcher aber bald bei fallendem Barometer nach SW umlief und das Schiff langsam bis zum 8. August nach 26° 50' S und 26° 40' W brachte. Von hier bis zur Passatgrenze in 20° 20' S und 27° 40' W waren 7 Tage erforderlich um dieselbe zu erreichen. Der Passat war auch nur sehr mäßig, so daß erst am 22. August, dem 48. Tag der Reise, die Linie in 29° W überschreiten konnten. Der SO-Passat ging ohne Störung in den SW-Monsum über, welcher das Schiff bis 15° N in 27° W führte; hier stellte sich nach Windstille der NO-Passat ein, welcher anfangs nur schwach war; wurden von demselben nach 31° 35' N und 37° 40' W geführt; nun wurde die Reise sehr verzögert, anfangs durch Windstille und flaue südliche Winde und nachdem durch nördliche Winde. Schiffsort mittags den 11. September 36° 4' N und 36° 21' W. Hier wurde eine kleine Depression angetroffen, welche aber wenig gutes mit sich brachte; nachdem für ein paar Wachen der SW-Wind bis zu Stärke 7 herangewachsen war, flaute er plötzlich ab und fiel bald als Sturm aus NNO ein, um sich aus dieser Richtung für längere Zeit zu halten, zeitweise unterbrochen von Mallung und Windstille. In 49° 57' N und 16° 25' W stellte sich der erste westliche Wind ein, welcher auch nur mäßig auftrat und häufig von Windstille unterbrochen wurde, sodaß erst am 29. September, dem 86. Tag der Reise den Kanal erreichen konnte. Der Kanal konnte bei frischem NW-Wind durchgesegelt werden, passierten am 1. Oktober um 3 h 15 a. m. Dover.

Herr Kapt. C. V. Jessen, der vier Tage später aus Iquique ging, berichtet über den Verlauf der Reise:

»Pitlochry« verließ Iquique am 9. Juli, nachmittags 4 Uhr und trieb, nachdem der Schlepper das Schiff von der Küste freigeschleppt hatte, die Nacht über in Windstille, bis am 10. nachmittags die letzte Kreuzpeilung von Caleta Buena genommen wurde. Darauf verfolgten mit leichter Brise einen westlichen Kurs, bis wir am 17. Juli das Gebiet der westlichen Winde erreichten. Mit flauen, umlaufenden veränderlichen Winden wurde 40° S am 18. Juli erreicht, von hier gelangten mit zeitweise für die »Pitlochry« hinreichenden Windstärken nach einer 24tägigen Reise in Sicht von Cap Horn. Segelten mit steifen nördlichen Winden weiter und befanden uns am 5. August auf der Breite der Falklandinseln, woselbst das Schiff von einem heftigen Schneesturm überfallen wurde. Mit frischem westlichen Winde weitersegelnd wurde am 15. August 30° S überschritten, wo der Wind durch West, Süd und Ost drehte und in Passat überging, so daß am 26. August nach einer 48tägigen Reise der Äquator überschritten werden konnte. Durchsegelten mit flauem SW-Monsum die Strecke bis 14° N und 28° W, wo am folgenden Tage der NO-Passat einsetzte, der mit zeitweisen steifen Böen am 10. September auf 34° N und 39° W endigte. Von hier erreichten mit flauen veränderlichen Winden am 22. September 41° N und 35° W, von wo uns steifer, zeitweise stürmischer Wind nach 49° N und 9° W führte, wo wir leichte Winde und Windstille antrafen. Am 29. September trat eine stetig zunehmende Brise von Süd ein, welche die »Pitlochry« durch den Kanal und Nordsee führte.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Brake.

Strandung des Oldenburger Dampfers »Brake« in der Nähe von Casablanca an der Küste von Marokko. Hierzu fällte das Seeamt in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Reichskommissars folgenden Spruch:

»Der Oldenburger Dampfer »Brake« ist am 15. Juni 1904, morgens gegen 4 Uhr, in der Nähe von Casablanca an der Küste von Marokko gestrandet und wrack geworden. Ein zur Rettung der Passagiere ausgesetztes Boot ist in der Brandung gekentert und von den 20 Insassen sind 12 ums Leben gekommen. Die Strandung ist darauf zurückzuführen, daß der Kapitän Saudersfeld bei der Übergabe der Wache an den ersten Steuermann Kutzleb um 1 Uhr 10 Min. morgens den in der Karte richtig abgesetzten Kurs O$^3/_4$N irrtümlich als O$^3/_4$S angegeben hat, und ferner darauf, daß der Steuermann Kutzleb diesen ihm falsch aufgegebenen Kurs gesteuert hat, ohne sich durch Einsichtnahme der Karte von dessen Richtigkeit zu überzeugen. Es ist anzunehmen, daß der Steuermann Kutzleb auf seiner Wache auch nicht die gehörige Aufmerksamkeit bewiesen hat, da er sonst bei dem ruhigen Wetter die vor dem Schiff vorhandene Brandung rechtzeitig hätte wahrnehmen müssen. Das Aussetzen des Bootes läßt sich nach den obwaltenden Umständen rechtfertigen, da einerseits das Schiff in der Mitte aufsaß und vorn und hinten schwer aufstieß, so daß die Möglichkeit des Durchbrechens gegeben war, andererseits bei dem Aussetzen nicht anzunehmen war, daß eine unmittelbare Gefahr für das Boot vorhanden sei. Zur Rettung der mit dem Boote gekenterten Personen konnte vom Schiffe aus nicht beigetragen werden. Die weiterhin zur Rettung der Passagiere und Mannschaft getroffenen Maßregeln entsprachen den Umständen. Sie wurden erschwert durch die am Lande befindlichen Araber, die, anstatt Hilfe zu leisten, die Schiffbrüchigen in räuberischer Absicht beim Rettungswerk störten.«

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 8. Oktober der Doppelschraubendampfer, Bau-Nr. 392, glücklich vom Stapel. Es ist dieses ein **Passagier- und Postdampfer,** der mit einer **Dampf-Turbinenanlage** ausgerüstet und das erste Handelsschiff ist, welches auf deutschen Werften mit solchen Maschinen gebaut wird. Das Schiff wird für Rechnung eines Kieler Konsortiums hergestellt und ist in seinen Hauptdimensionen wie folgt gehalten: 196' 6" × 25' × 12' 8$^1/_2$". Es erhält eine Passagier-Einrichtung I. Klasse fur 30 Personen und II. Klasse für 40 Personen und für 100 Zwischendecker für Nahfahrten und wird in jeder Hinsicht in moderner Weise und elegant ausgestattet. Die Turbinen, System Zoelly, werden eine Leistung von etwa 1200 ind. Pf. St. erzielen, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 15—16 Knoten geben. Von besonderem Interesse ist die Anwendung eines Überhitzers, System Pielock, für die Dampfkessel, welchen die Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff schon mit bestem Erfolg bei Lokomotiven in Anwendung gebracht hat. Die Fertigstellung des Fahrzeuges zu seinen Probefahrten dürfte noch vor Ende dieses Jahres erfolgen. Der Bau des ersten Handels-Turbinen-Dampfers wird von den deutschen Fachleuten mit dem größten Interesse verfolgt, da die Proben dieses Systems gegen die bisher allgemein angewendete Parson's Turbine ein solches Interesse rechtfertigt.

* * *

Auf der Neptunwerft in Rostock lief am 8. Oktober der für eine schwedische Reederei gebaute Dampfer **»Labrador«** glücklich vom Stapel. Der Neubau, für den Stein- und Holztransport eingerichtet, mißt: 125 × 23 × 9'. Die Compoundmaschine mit Oberflächenkondensation nach dem Hammersystem hat folgende Dimensionen: Hochdruckzylinder 300 mm, Niederdruckzylinder 690 mm, Hub 500 mm; sie leistet bei 10 Atm. Druck etwa 220 HP. Die beiden zylindrischen Röhrenkessel haben einen Durchmesser von etwa 2100 mm bei etwa 2600 mm Länge.

* * *

Unter dem Namen **»Maria Rickmers«** lief am 11. d. M. auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffsbau A. G., in Geesthelle ein neuer Frachtdampfer von etwa 6000 t Größe vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 350' × 45' × 29'. Die in der Werkstatt des Bremer Vulkan in Vegesack hergestellte dreifache Expansionsmaschine wird eine Kraft von 1600 Pferdestärken entwickeln; die Dampferzeugung erfolgt in drei Kesseln mit je 165 qm Heizfläche. Die vollständige Fertigstellung soll bis Ende November erreicht sein. Auf dem freien Helgen wird sofort der Kiel für eine fünfmastige Bark von etwa 8000 t Größe gestreckt werden. Im Bau befinden sich zurzeit ein Dampfer von gleicher Größe wie »Maria Rickmers« und ein Segler von 3000 t Tragfähigkeit.

* * *

Probefahrten.

Am 8. Oktober machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft in Flensburg neuerbaute Dampfer **»Kanal III«** seine Probefahrt, die sich von Travemünde über Dahmerhöft hinaus und zurück erstreckte, und wobei das Schiff bei einer Maschinenleistung von durchschnittlich 245 indizierten Pferdestärken durchschnittlich 9$^3/_4$ Knoten in der Stunde zurücklegte. Die Dimensionen des Dampfers sind: 38,25 m × 7,36 m × 3,16 m, Tragfähigkeit 350 t.

Nach dem Vorstandsbericht der **Aktien-Gesellschaft »Weser«** in **Bremen** ergab das Geschäftsjahr einen Reingewinn von Mk. 227 276 (313 023 im Vorjahre) und eine Dividende von Mk. 187 500 = 5 pCt. (8 pCt. i. V.). Das gegen das Vorjahr um 3 pCt. geringere Erträgnis ist teils durch die gedrückten Preise für Schiffsneubauten, teils durch die größeren Kosten des doppelten Betriebes auf der alten und neuen Werft verursacht.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Der Hamburger Nautische Kalender für 1905 ist (siehe auch das Inserat) bereits erschienen und bei der Verlagsbuchhandlung von Eckardt & Messtorff, Hamburg, für ℳ —.75 zu beziehen.

* * *

Zu der in der hamburgischen Tagespresse wochenlang erörterten Übersiedelung der Finkenwärder Fischer nach Cuxhaven liegt eine Auslassung vor, die, weil sie die vorherrschende in Fischereikreisen zu sein scheint, hier kurz erwähnt werden mag. Nämlich: »In Fischereikreisen ist man der Meinung, daß der Staat Sorge tragen soll, in Hamburg und in Finkenwärder für gute und bequeme Liegeplätze zu sorgen und event. durch Schleppzwang mit staatlicher Unterstützung den Fischern zu Hilfe zu kommen und ihnen die Konkurrenz mit den Fischdampfern zu ermöglichen, als daß er Fischer nach einem Ort verpflanzt, wo gar kein Fischmarkt ist. Sollte sich mit der Zeit in Cuxhaven ein großer Fischmarkt entwickeln, dann werden die Fischer auch ohne staatliche Unterstützung, wenn es in ihren Interessen liegt, dorthin übersiedeln. Vorläufig ist dies aber nicht der Fall.«

* * *

Über die Einnahme von Bunkerkohlen im Kaiser Wilhelm-Kanal hat die Kanalverwaltung bestimmt, daß die mit einem für die Kanalfahrt bestimmten Anhang auf den Reeden ankommenden Schlepper bis auf weiteres zur Auffüllung ihrer Kohlenbunker in den Kohlenstationen an den Mündungen des Kanals frei in den Kanal ein- und auslaufen dürfen, wenn sie gleichzeitig mit einem anderen Schiffe die Schleusen beim Ein- und Ausgang passieren und nicht besondere Schleusung für sie erforderlich ist.

* * *

Die Berufung des Kapitäns Mählmann, dem, weil sein Schiff »Parma« im Nebel in der Nähe von Quessant gestrandet war, vom Seeamt zu Hamburg die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen worden war, — hatte beim Oberseeamt Erfolg. Die Berufungsinstanz nahm, entgegen dem Seeamt, die Möglichkeit einer Deviationsänderung an. (Wir kommen später eingehend auf den Fall zurück. D. R.)

* * *

Die Untersuchung der Strandung des Hamburgers Dampfers »Spezia« im Hafen von Santa Rigenia gab dem Seeamt zu Hamburg zu folgendem sehr beachtenswerten Ausspruch Anlaß: »Es ist den Schiffsführern dringend ans Herz zu legen, sich an derartigen kleinen Orten nicht zu sehr auf den Lotsen zu verlassen.«

* * *

Heft 22 des von der Seewarte herausgegebenen »Pilote« enthält für Schiffsführer sehr instruktive Mitteilungen über: Port Limon; Amazonenstrom von Parà bis Iquitos; Bahia Blanca; Madras; Akyab; Pulo Lembilan; Bantjar.

* * *

Dem Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herrn Kapitän z. S. z. D. v. Grumme ist das Komturkreuz des Hohenzollernordens verliehen worden.

* * *

Dem »Reichsanzeiger« zufolge verlieh der König dem Direktor der Deutschen Seewarte in Hamburg, Herrn Kontreadmiral Herz, den Roten Adlerorden II. Kl. mit Eichenlaub und dem Abteilungsvorstand der Deutschen Seewarte Herrn Stechert den Roten Adlerorden IV. Kl.

* * *

Herr Kapitän Schläfke, früherer Schiffsführer in der Hamburg-Amerika Linie, ist zum Lotsenkommandeur von Pillau ernannt worden.

* * *

Ausland.

Das österreich-ungarische Eisenbahnblatt wendet sich mit unverkennbarer Spitze gegen die ungarische Regierung in einem scharf gehaltenen Artikel gegen Ungarns »nationale« Verkehrs- und Schiffahrtspolitik. Es wird nachgewiesen, daß die von der ungarischen Regierung angeblich zu Gunsten der »Adria« getroffenen Maßnahmen nur englischen Reedereien, insbesondere der Cunard-Linie nützen, dagegen das Nationalvermögen auf das Empfindlichste schädigen.

* * *

Die »Shipping Gazette« erwähnt in einem Artikel über kontinentale Freihäfen, daß von solchen im ganzen dreizehn in Europa vorhanden seien: neun in Deutschland, zwei in Österreich-Ungarn und je einer in Dänemark und Rumänien.

* * *

Seit dem 5. Oktober ist die Arbeit in Marseille zum Teil wieder aufgenommen; nach den letzten Mitteilungen gilt der Streik seit Mitte dieser Woche für beendet. Ein Marseiller Blatt veröffentlicht über die Folgen der Arbeiterbewegung eine Tabelle, die den Schiffsverkehr von Marseille in dem dritten Vierteljahr dieses Jahres demjenigen während der gleichen Periode des Vorjahres in folgender Weise gegenüberstellt:

	1904	1903
Raumgehalt	1 463 660 T.	1 785 234 T.
Französche Schiffe.	1 423	1 887
Ausländische „ .	502	552
Kohlen	184 517 T.	284 850 T.

* * *

Folgende neue Taxe für Hafenabgaben in Nantes ist kürzlich eingeführt worden: 0,15 Frcs. per Ton auf die Netto-Reg.-Tonnage und eine weitere Taxe von 35 Cts. per Ton auf die Brutto-Reg.-Tonnage auf alle Dampfer, die nach Nantes kommen, um Ladung zu löschen oder zu laden. Diese letzte Taxe von 45 Cts. wird bis 31. Dezember 1911 auf 45 Cts. reduziert, außer für Dampfer, die nach Nantes mit Kohlen oder in Ballast kommen.

* * *

Nach der »Köln. Ztg.« scheint der Kanal von Korinth seinem Verfall entgegen zu gehen. Nach einer amtlichen Mitteilung ist in einer Länge von 10 m das Mauerwerk der Böschung von etwa einem halben Meter Dicke und dahinter der Erdboden in den Kanal gestürzt. Glücklicherweise sei kein Fahrzeug in der Nähe gewesen, und Schiffe, die weniger als 4 m Tiefgang hätten, könnten den Kanal passieren.

Vermischtes.

Einfluss des Windes und Seeganges auf die Geschwindigkeit der Dampfer. Mit dieser wichtigen bisher noch ungenügend aufgeklärten Frage beschäftigt sich in den »Annalen« Herr Kapt. G. Reinicke, Assistent der Seewarte. Um die Beziehungen zwischen Dampfergeschwindigkeit und Wind näher in Erfahrung zu bringen, sind auf Veranlassung der Seewarte Fragebogen an erfahrene Dampferkapitäne verschickt, in dem 4 Hauptklassen von Dampfern und die Windstärken 4 bis 10, bei Windstärken von 6 bis 10 auch noch der Seegang berücksichtigt worden sind. Aus 16 sehr sorgfältig ausgearbeiteten Fragebogen sind dann Mittelwerte und größte Abweichungen von den Mittelwerten in einer Tabelle festgelegt. Aus dieser Zusammenstellung läßt sich etwa folgendes entnehmen:

Schnelldampfer, große Post- und Passagierdampfer von 19 bis 22 Kn. Geschwindigkeit, laufen am besten bei ruhigem Wetter, wobei alsdann fast einerlei ist, aus welcher Richtung der Wind weht. Sie verlieren aber auch bei stärker werdendem Gegenwinde und Seegange und machen bei Windstärke 10 mit hohem Seegange von vorn noch etwa $^2/_3$ der Fahrt bei ruhigem Wetter. Bei Querwind wird ihnen hauptsächlich der Seegang nachteilig, so daß sie bei Windstärke 10 und hohem Seegange etwa 2 Kn. oder $^1/_{10}$ ihrer Fahrt verlieren. Auch bei hohem Seegang von hinten verlieren sie etwa $^1/_2$ Kn. oder $^1/_{40}$ ihrer Fahrt bei gutem Wetter.

Große Dampfer, Dampfer von etwa 8000 R.-T. brutto und 15 bis 16 Kn. Geschwindigkeit, laufen am besten bei sehr großen Windstärken von hinten, solange sich die See dabei ruhig hält, wird diese hoch, so geht die Geschwindigkeit ein wenig unter die bei ruhigem Wetter zurück. Bei Gegenwind verlieren sie etwas, wenn auch nicht viel mehr an Geschwindigkeit wie Schnelldampfer, doch werden die Verhältniszahlen der Geschwindigkeitseinbuße größer, da sie ohnehin eine geringere Geschwindigkeit bei gutem Wetter haben. Auch Querwind beeinträchtigt die großen Dampfer mehr als die Schnelldampfer. Die verlieren nur etwa 2 Kn. bei Windstärke 10 und hoher See quer, während große Dampfer etwa das Doppelte, 4 Kn. oder etwa $^1/_4$ ihrer Fahrt, einbüßen.

Mittlere Dampfer, Dampfer von etwa 6000 R.-T. brutto und 12 bis 14 Kn. Geschwindigkeit, erreichen ihre Höchstgeschwindigkeit bei ruhiger See vor dem Winde. Bei Gegen-

wind verlieren sie schnell und haben bei Windstärke 10 und hoher See von vorn nicht mehr ganz die Hälfte ihrer Geschwindigkeit bei ruhigem Wetter. Bei starken Querwinden und hoher See verlieren sie so schnell, daß sie bei Windstärke 10 und hoher See quer nur noch $^1/_3$ der Geschwindigkeit bei ruhigem Wetter haben.

Kleine Dampfer, Ozeandampfer von etwa 4000 R.-T. brutto und etwa 10 bis 11 Kn. Geschwindigkeit, laufen am besten, wenn sie bei noch ruhiger See den Wind von hinten haben. Nimmt unter solchen Umständen die See zu, so nimmt die Fahrt ab, sinkt aber nur wenig unter die Geschwindigkeit Windstärke 4 von vorn. Bei dieser Windstärke büßen sie aber schon $^1/_2$ Kn. Fahrt gegen die bei ruhigem Wetter ein. Nimmt der Wind zu, so nimmt die Geschwindigkeit schnell ab, besonders mit der zunehmenden See. Bei Windstärke 10 und hoher See von vorn machen sie kaum 3 Kn. Fahrt, sie haben dann also nur noch knapp $^1/_4$ ihrer Geschwindigkeit bei ruhigem Wetter.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 10. Oktober. Als Mitglieder wurden aufgenommen die Herren: Carl Mathies jr., Dr. Alfred Sieveking, H. D. J. Wagner, Willi Scheffer, Erwin Warnecke und A. Beijer Olsen. — Laut Tagesordnung beschäftigte sich der Verein mit der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute. Insbesondere war es § 7, der, verglichen mit § 4 der Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903, zu der Überzeugung führte, daß hier ein Widerspruch vorliege. Während nach § 4 Schiffe von 400 Kubikmeter oder mehr Brutto-Raumgehalt in der dort näher gekennzeichneten Küstenfahrt zur Mitnahme eines Steuermanns gezwungen sind, ist nach § 7 die Fahrzeit als Steuermann auf diesen Schiffen in der Küstenfahrt nicht anrechnungsfähig, um daraufhin das Schifferpatent auf großer Fahrt erhalten zu können. Da diese Schlußfolgerung schon wiederholt gezogen worden ist, und junge Steuerleute, die ihre vorgeschriebene Fahrzeit in der Küstenfahrt zurückgelegt hatten, zum Besuch der Schifferschule nicht zugelassen worden waren, wurde übereinstimmend die Meinung vertreten, daß ein solcher Zustand abgeändert werden müsse. Nicht allein, weil die Seefahrt auf der Ost- und Nordsee, die sog. Küstenfahrt, die Hochschule des praktischen Navigateurs und als solche am Geeignetsten für jeden angehenden Schiffsführer sei, sondern weil große wirtschaftliche Nachteile für die Ostseereedereien und für junge Steuerleute die Folge sein würden, wenn die gegenwärtige Auffassung von Dauer bliebe. Als eine ihrer ersten Begleiterscheinungen würde sich ein steigender Mangel an Steuerleuten in der Ostsee, sowie ein Überangebot in der Nordsee mit Folgen geltend machen, die gegenwärtig garnicht abzusehen seien. Jedenfalls würde unter solchen Verhältnissen die vom Verein stets abgelehnte und in derselben Bundesratsverordnung glücklicherweise unberücksichtigt gelassene Forderung, nach Einführung von Befähigungsnachweisen für Führer und Offiziere von Dampfern, in eine ganz andere für sie günstigere Beleuchtung fallen. Aus diesen und noch anderen Gründen halten die Mitglieder eine Abänderung des gegenwärtigen Zustandes je eher desto besser für dringend erforderlich und sie ermächtigen den Vorstand, die ihm als geeignet erscheinenden Schritte zur Erfüllung des angestrebten Zieles, einzuleiten. Nächste Sitzung am 17. Okt.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 12. Oktober. Nach Erledigung der Eingänge wurden die Herren Kapt. Meyer, Opitz und Volkertsen zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, die die von der Aufsichtsbehörde des hamburgischen Seeamts aufgestellte Beisitzerliste für 1905 durchsehen soll, um, wie es § 8 des Gesetzes vorschreibt, gegebenenfalls Vorschläge zu machen. Ferner wurden die Herren Kapt. Bendix, Diedrichsen, Elson, Hilgendorf, Lübke, Maletzky, Sachse, Volkertsen und Weltzien zu Mitgliedern einer Kommission mit dem Rechte, sich beliebig kooptieren zu dürfen, für eine interne Vereinsangelegenheit gewählt. Darauf teilte der Vorsitzende mit, daß die Direktionen des hiesigen Carl Schulze- und des Neuen Operetten-Theaters sich unter koulanten Bedingungen bereit erklärt hätten, den Mitgliedern erhebliche Vergünstigungen beim Besuch der Kunststätten zu gewähren. Eintrittskarten sind für beide Theater vom 17. Oktober ab beim Vorsitzenden und beim Schriftführer (Stubbenhuk 18) zu erhalten. — Zum zweiten Punkt der Tagesordnung: »Verordnung über den Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute« hielt Herr Navigationslehrer Weltzien ein umfassendes Referat, in dem er in klarer Weise die Verhältnisse schilderte, wie sie heute in bezug auf die mangelnde Anerkennung der Steuermannsfahrzeit in Küstenfahrt liegen. Nach einer lebhaften Besprechung stellte sich die Versammlung, in Übereinstimmung mit dem Berichterstatter, auf den Standpunkt, daß so bald als möglich Schritte getan werden müßten, um den jetzigen Standpunkt abzuändern. Der Vorstand erhielt eine dementsprechende Ermächtigung. Hierauf wandte sich die Versammlung den Personenbeförderungsverhältnissen in den Kuhwärder Häfen zu. Übereinstimmend wurde in mehr oder minder scharfer Weise die Unhaltbarkeit des gegenwärtigen Zustandes besprochen, wonach es an einem der vom Staate für Beförderungszwecke hoch subventionierten Jollenführer fehle, andere Fahrgelegenheit aber wegen des Monopols der Jollenführer nicht zu erhalten sei. Eine ganze Anzahl Fälle wird angeführt, wo Barkassen- oder Schlepperführer zu Geldstrafe verurteilt worden sind, weil sie, in Ermangelung eines Jollenführers, Personen auf deren Bitte von den Kuhwärder Hafen nach der Stadt befördert hatten. Der Verein beschließt die Besprechung in nächster Sitzung fortzusetzen und Material zu sammeln, um dann an zuständiger Stelle vorstellig zu werden. Nächste Sitzung am 19. Okt. Tagesordnung: *1) Beseitigung der Haftung der Reeder; 2) Post- und Personenbeförderung im Hamburger Hafen.*

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat August 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1317	mit	356 275	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1857	»	65 568	»
Leichterfahrzeuge	266	»	61 686	»
Zus.	3440	»	483 529	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	1012	Fahrzeuge	mit	183 227	t N.-R.
belgischer	»	4	»	»	1 680	»
britischer	»	51	»	»	49 471	»
dänischer	»	98	»	»	39 221	»
schwedischer	»	53	»	»	14 106	»
norwegischer	»	47	»	»	19 713	»
französischer	»	3	»	»	616	»
russischer incl. finn.	»	36	»	»	31 950	»
niederländischer	»	6	»	»	13 650	»
div. Flaggen	»	7	»	»	2 641	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	3262	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	24	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	29	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	12	»	17	»
» » » 7,0—8,5 » »	14	»	7	»
» Schleppzüge	14	»	29	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	20	Min.
	ausgehend:	15	»
in Holtenau	eingehend:	19	»
	ausgehend:	15	»

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit ..... 279 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit .... 291 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 7 Tagen.

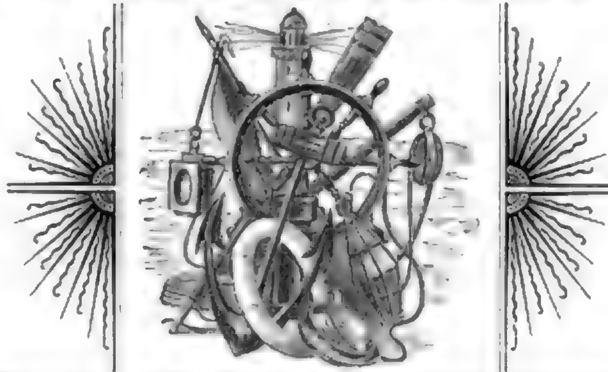
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg** schreibt zu der **Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute:** In Gemäßheit von § 7 der Statuten machen wir die ergebene Mitteilung, daß in unserer Sitzung vom 15. September das Thema aufgeworfen wurde, daß diejenigen Schiffsoffiziere, welche nach ihrem Steuermannsexamen zwei Jahre auf einem Dampfer der Ost- oder Nordsee, der nicht um Skagen und nicht über Antwerpen und Windau hinaus fährt, als Schiffsoffizier gefahren haben, seit dem 1. Juli 1904 nicht mehr zum Kapitänsexamen zugelassen werden. Dies bezieht sich auf § 7 der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer usw. vom 16. Januar 1904. Wir halten diesen Paragraphen und seine voraussichtlichen Folgen für so wichtig, daß wir den Verband ersuchen, durch Veröffentlichung auf der Verbandsseite dies Thema auch allen anderen Vereinen und ihren Mitgliedern nahe zu legen.

Eingaben des Verbandes. (Entwürfe des Reichsgesundheitsamts.)

(Fortsetzung aus Nr. 40.)

Entwurf II.

Es wird beantragt § 1 Abs. 1, soweit er eine Mindestbodenfläche pro Mann vorschreibt, zu streichen, weil schon jetzt überall dieses Mindestmaß sowohl auf Segelschiffen wie auf Frachtdampfern überschritten werde. Dagegen stehe auf Passagierdampfern, wo das Aufwartepersonal aus Zweckmäßigkeitsgründen im Heck untergebracht sei, kein großer Fußbodenraum zur Verfügung.

Gleichfalls zu streichen wird beantragt im § 1 Abs. 4 der Satz: »Vorratsräume dürfen nur während der Tageszeit durch Logisräume betreten werden«, weil in den Vorratsräumen, zu denen in diesem Sinne auch das Kabelgatt gehört, sehr häufig Gegenstände untergebracht sind, die während der Nacht notwendig gebraucht werden müssen.

Ganz besonderen Wert legt der Verband auf die Streichung des Satzes im § 1 Abs. 8 ad 3, der vorschreibt, daß jede belegte Koje von dem Reeder mit Kojenzeug zu versehen ist. Welche Veranlassung auch immer zum Aufstellen jener Forderung vorgelegen haben mag, sanitäre Rücksichten oder wirtschaftliche Gründe, in keinem Falle wird nach Annahme des Verbandes ihr Zweck erreicht werden. Statt Reinlichkeit, wie sie durch eine solche Vorschrift beabsichtigt sein könnte, würde Unsauberkeit die Folge sein, da der Schiffsmann, wenn er auch schon aus rein praktischen Gründen sein Kojenzeug in Ordnung hält, ein gleiches Interesse nicht an dem Eigentum des Reeders haben wird. Ebensowenig wie aber dem Reeder auferlegt werden könnte, das Kojenzeug beim jedesmaligen Wechsel der Schiffsleute zu erneuern, wird auch ordentlichen Schiffsleuten, und sie sind glücklicherweise noch in der Mehrheit, der Gebrauch von Kojenzeug zugemutet werden, das vor ihnen eine fremde, ihnen völlig unbekannte Person benutzt hat. Aus diesen Gründen stößt die Vorschrift bei Reedern und Schiffsleuten auf einen gleich entschiedenen Widerstand.

(Schluß folgt)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit verhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 43. Hamburg, den 22. Oktober. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Die Bundesratsverordnung über den Nachweis zur Befähigung und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute

ist seit Wochen Gegenstand lebhafter Erörterung in Schiffahrtskreisen. Wird doch, wie unser Mitarbeiter aus Flensburg auf S. 462 hier zuerst feststellte, ein Widerspruch oder ein Mangel an Logik darin gesehen, daß § 4 Abs. 4 der Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903 für Schiffe in der Küstenfahrt die Mitnahme eines Steuermannes vorschreibe, während § 7 der Bundesratsverordnung über den Befähigungsnachweis vom 16. Januar 1904 die Fahrzeit als Steuermann in dieser Küstenfahrt für die Schifferprüfung nicht gelten lasse. Als ausgesprochene Gegner des neuen Zustandes wollen wir nicht erst untersuchen, ob der Widerspruch zwischen beiden Verordnungen unlogisch ist und deshalb auch garnicht beabsichtigt sein könne. Wir setzen eine Absicht des Gesetzgebers voraus. Und dann ist im Interesse der Ostseereedereien und im weiteren Sinne nicht nur der Steuerleute ohne Schifferpatent, sondern aller deutschen Schiffsführer und Schiffsoffiziere eine schnelle Änderung des gegenwärtigen Zustandes durchaus notwendig. Drei Wege führen zu diesem Ziel. Alle sind schon zur Sprache gekommen: 1. Die Anrechnung eines Teiles der Fahrzeit, vielleicht die Hälfte, also zwölf Monate, in der Küstenfahrt; 2. für Schiffer für kleine Fahrt die Befugnis, als Steuermann in der Küstenfahrt fahren zu dürfen; 3. Rückkehr zur alten Auffassung, wie sie vor dem 1. Juli 1904 vorherrschte. — Gegen den zu 1 gemachten Vorschlag spricht die Überzeugung, daß die Fahrt in der Ost- und Nordsee die geeignetste Vorschule zur Erwerbung der Fähigkeiten eines praktischen Navigateurs ist. Weil er in diesen Gewässern die terrestrische Navigation, den schwierigsten Teil der an einen Schiffsführer zu stellenden Anforderungen, durch und durch kennen lernt, müßte ihm die Gelegenheit, dort zu fahren, statt verkümmert, erleichtert werden. Mit dieser Auffassung stellen wir uns auf den Standpunkt verschiedener Reeder und Kapitäne, die die Anstellung eines Schiffsoffiziers auf transatlantischen Passagierdampfern von dem Nachweis einer bestimmten Fahrzeit als Steuermann auf Ost- und Nordseedampfern abhängig machen wollen. — Weit entschiedener aber als gegen den zu 1 unterbreiteten Vorschlag müssen wir uns gegen den zweiten wenden. Wäre die Verwirklichung des Wunsches, daß Schiffer auf kleiner Fahrt als Steuerleute in der Küstenfahrt auf Schiffen von mehr als 400 kbm Raumgehalt fahren dürfen, doch nichts weiter: als der erste bedeutsame Schritt auf dem Wege zur Einführung von Sonderzeugnissen für Führer und Steuerleute auf Dampfern. »Die Zulassung zur Schifferprüfung für kleine Fahrt wird bedingt durch die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs folgenden mindestens sechzigmonatigen Fahrzeit zur See als Decksmann. Von der Fahrzeit müssen mindestens zwölf Monate auf Segelschiffen — mit Ausschluß von Küstenfischereifahrzeugen — außer-

halb der Küstenfahrt nach vollendetem achzehnten Lebensjahre zugebracht sein. Die Fahrt auf Seeleichtern, auf Küstenfischereifahrzeugen oder im Trajektdienst ist nur bis zur Dauer von dreißig Monaten anrechnungsfähig«, sagt § 5 der Verordnung vom 16. Januar 1904. Während somit einem Schiffer für kleine Fahrt gestattet ist, die Hälfte seiner vorgeschriebenen Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst zu versehen, auf Fahrzeugen, wo die Gelegenheit, seemännische Erfahrung zu sammeln, beinahe ausgeschlossen ist, wird er weiterhin nur verpflichtet, zwölf Monate auf Segelschiffen zu fahren. In welcher Charge ist nicht gesagt, es genügt, wenn er Schiffsjunge gewesen ist. Sieht man von der zwölfmonatigen Segelschiffahrzeit ab, die sich in der gekennzeichneten Beschränkung ja leicht bewerkstelligen liesse, dann wären die hier gestellten Bedingungen, um als Steuermann in der Ostsee fahren zu dürfen, noch erheblich leichter zu erfüllen als die im vorigen Jahre von Danzig aus gestellten Voraussetzungen für die Erlangung von Dampferpatenten. Forderte Herr Rodenacker doch nach wie vor den Nachweis einer vierundzwanzigmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose. Nur die Bedingung, wonach die Hälfte dieser Zeit auf Segelschiffen zugebracht sein müsse, wollte er gestrichen wissen. Ohne Frage sind also die überall abgelehnten und auch von uns entschieden bekämpften Rodenacker'schen Forderungen größer und gewähren eine weit bessere Ausbildung als die Verwirklichung der hier als 2 bezeichneten Anregung. Vom sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus wollen wir den Vorschlag garnicht erst prüfen. Man braucht sich nur die Folgen zu vergegenwärtigen: wenn der Nachwuchs der Kapitäne von Ostseedampfern nicht mehr durch Steuerleute, also durch jüngere Kameraden, sondern durch Schiffer auf kleiner Fahrt, durch Personen von ganz anderer weit geringerer Berufsvorbildung erneuert würde. Daß diese Leute aber nach Eintritt von Mangel an geschultem Führerpersonal den Anspruch erheben würden, den Nachwuchs zu bilden, kann man heute schon voraussagen. Und was dann? Der Rodenacker'sche Antrag würde mit Trommeln und Trompeten durchgehen, ja sogar als Rettungsmittel gepriesen werden. Lieber nicht. Es bleibt nun noch der dritte Vorschlag, Rückkehr zu der alten Auffassung, die wir aus den gegen 1 und 2 vorgebrachten Gründen befürworten, und ihr je eher desto lieber Berücksichtigung an maßgebender Stelle wünschen.

Anteil der amerikanischen Flagge am Seeverkehr des Landes.

(1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904.)

Noch in warmer Erinnerung sind die Bestrebungen des Kongresses und des Bundesoberhauptes zu gunsten der amerikanischen Handelsmarine. Subventionen und ein die einheimische Flagge außerordentlich begünstigendes Küstenschiffahrtsgesetz galten und gelten als Mittel zur Wiederbelebung des Unternehmungsgeistes, der die amerikanische Handelsmarine Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zu einem gefürchteten Rivalen der britischen Handelsflotte gemacht hatte. Der blutige Bürgerkrieg setzte dann den Hoffnungen, an die erste Stelle zu rücken, ein Ziel. Als wieder Ruhe in das Land gezogen war, wurden die Kräfte, die sonst dem Aufblühen der Handelsmarine gewidmet waren, dazu verwandt, um die hochentwickelte Industrie zu schaffen, deren sich heute die Ver. Staaten erfreuen. Der erste, der nach langer Zeit wieder der Handelsmarine ein großes, einflußreiches Interesse und den durch enorme Mittel unterstützten Willen, ihr zu helfen, zuwandte, war Pierpont Morgan. Als er seine Bemühungen, ihr durch eine Subventionspolitik wieder auf die Beine zu helfen, gescheitert sah, ergrübelte sein Genie den Zusammenschluß englischer und amerikanischer Dampferreedereien, den sog. Morgantrust, dessen Zentrale nicht in England, sondern in New-York liegt. Allerdings fahren die Schiffe der englischen Linien unter britischer Flagge, aber wir müssen »Fairplay« Recht geben, wenn er immer und immer wieder ausspricht, daß die »Atlantic Combine vessels« von rein praktischen Gesichtspunkten aus amerikanische Schiffe sind, denn sie unterstehen der Kontrolle amerikanischer Finanziers. Nur die amerikanische Gesetzgebung, die, mit wenigen Ausnahmen, lediglich auf Werften der Ver. Staaten gebauten Schiffen das Recht, die Stripes und Stares zu führen, einräumt, wohl nur an dieser Bestimmung ist der Flaggenwechsel bisher gescheitert.

Wenn wir nun im Nachstehenden aus dem amtlichen Material des Commissioners of Navigation Mitteilungen über den amerikanischen Seeverkehr und den Anteil, den die einheimische Flagge an ihm hat, machen, so ist hierbei wohl zu berücksichtigen, daß die unter englischer Flagge fahrenden Dampfer des Combine, die sehr wesentlich an dem Seeverkehr beteiligt sind, als ausländische Schiffe in der Verkehrsstatistik figurieren.

Von 26,66 Millionen Netto R.-T., die in amerikanischen Häfen von auswärtigen Ländern in Dampfern ankamen, waren 5,56 Millionen T. unter amerikanischer und 21,1 unter ausländischer Flagge. Nicht ganz so gering ist die prozentuale Beteiligung der amerikanischen Flagge an dem durch Segelschiffe vermittelten Seeverkehr. An ihm, der

3,29 Millionen T. betrug, war die einheimische Flagge mit 1,12 Millionen T., also mit einem Drittel beteiligt. Der bei weitem größere Teil des Gesamtverkehrs spielte sich an der Ostküste ab, wo 16,15 Millionen T. Dampfer- und 1,03 Millionen T. Seglerräumte ankam. Von diesen fallen mehr als die Hälfte — 8,87 Millionen T. Dampfer und 369 000 T. Segler — auf New-York. Das für die einheimische Flagge am Gesamtverkehr gekennzeichnete ungünstige Verhältnis tritt besonders an den New-Yorker Ankunften hervor. Ist die amerikanische Flagge hier doch nur mit 1,12 Millionen T. Dampfer und 71 000 T. Segler vertreten. Nicht viel anders liegen die Verhältnisse in Boston, Philadelphia und Baltimore. Noch untergeordneter gestaltet sich die Beteiligung der einheimischen Flagge am Verkehr in den Golfhäfen, wo unter 3,55 Millionen T. Dampfern und 496 000 T. Seglern nur 414 000 T. Dampfer und 111 000 T. Segler unter amerikanischer Flagge angegeben sind. Ehe wir zu den Verkehrsverhältnissen an der Westküste übergehen, darf nicht unausgesprochen bleiben, daß in der Berichtsperiode der atlantische Seeverkehr seit Jahresfrist zurückgegangen ist. Bezifferte er sich doch in 1902—1903 auf 16,83 Millionen T. in Dampfer- und 1,27 Millionen T. in Seglerräumte. —

An der Westküste ist die Verkehrsbeteiligung der eigenen Flagge, besonders hinsichtlich der Dampfer, größer als im Golf und in atlantischen Häfen. Am Gesamtverkehr von 2,09 Millionen T. war die amerikanische Flagge mit 1,25 Millionen T., also mit mehr als der Hälfte beteiligt. Nicht so günstig liegen die Verhältnisse in dem durch Segler vermittelten Verkehr. Nehmen wir den Schiffsverkehr in San Franzisco, der bei weitem größten Seestadt der Westküste. Von 515 000 T. angekommenen Dampfern und 361 000 T. Seglern führten 275 000 T. bezw. 37 000 T. das Sternenbanner. Auch im Verkehr auf den Großen Seen und auf den nördlichen Grenzflüssen nimmt die amerikanische Flagge nicht den Rang ein, den man bei einem Binnenschiffahrtsverkehr von der einheimischen Flagge erwarten könnte. Von 4,87 Millionen Dampfer- und 909 000 Segelschiffstonnage, die in den Häfen dieser Gewässer im Berichtsjahre eingelaufen sind, fuhren nur 2,28 Millionen T. Dampfer und 598 000 T. Segler unter der Flagge des Landes.

Unsichtbare Feinde des Seemanns.

Von Kapt. E. M., Danzig.

 (Schluß.)

Das salzige Wasser der seichten Meeresteile kann bis zu seinem Grunde bis zum Gefrierpunkt des Seewassers und selbst noch weiter abgekühlt werden, ohne daß eine Eisbildung stattfindet. Jedoch ist dies nur dann möglich, wenn es sich vollständig in Ruhe befindet. Die geringste Erschütterung, wie z. B. ein Ruderschlag oder ein herabgelassenes Fischnetz können jedoch ein sofortiges Gefrieren der ganzen überkälteten Wassermasse zur Folge haben. Süßwasser zeigt übrigens in dieser Beziehung ein ähnliches Verhalten, und kann auch ohne Eisbildung unter den Gefrierpunkt abgekühlt werden. Bedingung ist jedoch auch hier vollständige Ruhe der Wassermasse. Man hat sogar durch Experimente festgestellt, daß man dasselbe, wenn es durch Aufkochen möglichst luftleer gemacht und gegen jede Erschütterung geschützt wird, bis auf — 10° abkühlen kann, ohne daß es gefriert.

Über den Salzgehalt des Meerwassereises sind die Ansichten der Gelehrten geteilt. Einige behaupten, daß das Seewasser beim Gefrieren seinen Salzgehalt verliert, nach anderen enthält dasselbe $1/4$ seines ursprünglichen Salzgehalts. Nach von Zöppritz angestellten Experimenten ist anzunehmen, daß die Ausscheidung des Salzgehalts erst im Augenblick des Gefrierens stattfindet.

Wenn man das spezifische Gewicht des Eises zu 0,92 annimmt, so müßte ein Eisberg eigentlich $1/9$—$1/10$ seines Volumens aus dem Wasser hervorragen. Da das Höhenverhältnis jedoch in der Regel größer ist als das Volumenverhältnis, und die Berge auch teils mit spezifisch schwererem Material, wie Steine, Geröll etc., teils auch mit spezifisch leichterem Material, wie z. B. mit Schnee bedeckt sind, ist der Tiefgang der Berge von ihrer individuellen Beschaffenheit abhängig. Man wird im Durchschnitt annehmen können, daß sie sich $1/7$—$1/8$ ihrer Gesamthöhe über dem Wasserspiegel erheben.

Zu einer der wichtigsten Vorsichtsmaßregeln bei der Navigierung in den eisgefährlichen Regionen des Nord-Atlantic gehört das regelmäßige Messen der Luft- und Wassertemperatur. *Vor allen Dingen sollte man auf plötzliche Änderungen der „Lufttemperatur“ achten,* weil wohl mit Bestimmtheit anzunehmen ist, daß zu luvard befindliche große Eisberge darauf beträchtlichen Einfluß haben können. Große Änderungen in der Wassertemperatur lassen darauf schließen, daß das Schiff sich der Gegend nähert, wo event. mit der Eisgefahr zu rechnen ist. Da das Eis mit der kalten Strömung von Norden herunterkommt, ist es naturgemäß auch in dieser am häufigsten zu finden. Die erfahrenen Navigateure des Nord-Atlantic wissen je nach der Jahreszeit sehr genau, daß, wenn die Wassertemperatur östlich von den Neufundland-Bänken fällt, verdoppelter Ausguck für Eis angebracht ist.

Am schlimmsten ist die Sache selbstredend bei unsichtigem Wetter, wo das zuverlässigste Hilfsmittel, der Ausguck, versagt. Da heißt es dann, seinen Witz und seine Ohren offen halten, nur auf alles achten, was irgendwie als Anzeichen für die Nähe von Eis dienen könnte. Wenn man innerhalb in der Gefahrzone zu sein glaubt, empfiehlt es sich, so langsam wie möglich zu fahren und gelegentlich zu stoppen, um zu horchen, ob nicht Brandung oder ein Echo von der Dampfpfeife zu hören ist. Da solche Vorsichtsmaßregeln jedoch geeignet sind, die Dauer der Überfahrt in höchst unliebsamer Weise zu verlängern, ist es praktischer, den weiteren Weg um die Gefahrzone herum zu wählen. Immerhin ist es, wie schon vorerwähnt, trotzdem leicht möglich, daß man verirrten Eismassen abseits der üblichen Bahn begegnet, welche den Schiffsführer zwingen, beständig auf dem qui vive zu bleiben.

Daß das Eis als solches erheblichen Einfluß auf die Wassertemperatur hat, und das Fallen des Thermometers als Warnung für die unmittelbare Nähe großer Eismassen dienen kann, gehört „leider“ in das Reich der Fabel. Solche Märchen vererben sich vom Großvater auf die Enkel, und haften in den harten Köpfen kommender Generationen unausrottbar fest, selbst wenn man ihnen mit der unerschütterlichsten Logik zu Leibe geht. Gibt es doch auch heute noch fossile alte Seebären, welche es sich nicht ausreden lassen, daß der Mond das Wetter beeinflußt, obgleich dieser kalte und atmosphärelose Trabant, der sein mattes Licht nur den Strahlen der Sonne verdankt, daran gänzlich unschuldig ist. Abgesehen davon, daß es in Anbetracht der Tatsache, daß Wasser ein sehr schlechter Wärmeleiter ist, theoretisch undenkbar erscheint, daß Eisberge die Temperatur des Wassers auf für die Navigierung in Betracht kommende Entfernungen beeinflussen können, liegen von einer großen Anzahl namhafter nautischer Autoritäten in der Praxis gesammelte Erfahrungen vor, welche diesen Einfluß ganz entschieden in Abrede stellen. Es wäre vielleicht möglich, daß sich das kalte Wasser, welches von den Bergen abtaut, auf der Oberfläche auf geringe Entfernungen bemerkbar macht, jedoch ist es kaum denkbar, daß dieser Einfluß von langer Dauer sein wird, weil wohl anzunehmen ist, daß Wind und Wellen die auf diese Art entstandenen Kaltwasserstreifen sehr bald zerstreuen.

Trotz der immensen Wichtigkeit der Thermometer-Beobachtungen sollte man sich daher davor hüten, Trugschlüsse aus diesen Beobachtungen zu ziehen und verkehrtes Sicherheitsgefühl zu erwecken.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im November 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 6. November. Vor dem Kanal und über der Biscayasee lagert eine Depression; eine zweite erstreckt sich von Grönland bis gegen Westindien hin. Von den Azoren bis gegen Island hin nach Norden reichender höherer Luftdruck trennt diese beiden Depressionen. So sind die Winde über dem östlichsten Teile des Ozeans vielfach nördlich und östlich; gegen die Mitte des Ozeans hin überwiegen die südlichen und südwestlichen Winde, während näher an der nordamerikanischen Küste wieder die nördlichen und östlichen Winde vorherrschen. Ein etwa von Neufundland aus langsam ostwärts fortschreitendes Minimum des Luftdrucks vertieft sich und führt etwa am 6. über den mittleren Teilen des Nordatlantischen Ozeans sehr stürmisches Wetter mit sich.

7. bis 11. November. Von dem Gebiet des St. Lorenzstromes aus erstreckt sich eine Hochdruckzone nach Nordwestafrika. Das nördlich von ihr gelegene Depressionsgebiet reicht in seinem östlichen Teile weiter nach Süden bis nach Südwesteuropa und die angrenzenden Meeresgebiete. Über dem südlichen Teile des Golfstroms lagert eine flache Depression. Nahe an den europäischen Küsten sind die Winde vielfach südlich, im nördlichen Teile des Golfstroms östlich, sonst über den mittleren Breiten vorwiegend westlich und nordwestlich, am 10. und 11. über der östlichen Hälfte des Ozeans vielfach stürmisch.

12. bis 15. November. Von einer tiefen Depression über dem nordöstlichen Teile des Ozeans dehnt sich nach Südosten ein Ausläufer über die westlichen Meeresgebiete aus. Bei den Azoren liegt ein Maximum des Luftdruckes und auch an der nordamerikanischen Küste ist der Luftdruck höher. Über den mittleren Breiten des östlichen und mittleren Ozeans wehen daher ziemlich lebhafte, vorwiegend südwestliche Winde. Näher an der amerikanischen Küste überwiegen nordöstliche Winde.

16. bis 19. November. Über der Mitte des Ozeans ist der Luftdruck am höchsten, über den östlichsten und westlichsten Meeresteilen am niedrigsten. So wehen über der östlichen Hälfte des Ozeans lebhafte nordwestliche und nördliche Winde, während über der westlichen Hälfte die südlichen und westlichen immer mehr zur Herrschaft gelangen.

20. bis 23. November. Über den östlichsten Meeresteilen reicht eine Depression weit nach Süden, sonst wechseln nach Westen hin weiter fortschreitende

Gebiete höheren Drucks mit solchen niedrigeren mehrfach ab. Über dem östlichen Ozean bleiben daher lebhafte nördliche und nordwestliche Winde vorherrschend; über den mittleren und westlichen Meeresteilen ist der Wind dagegen mehrfach wechselnd.

24. bis 30. November. Es entwickelt sich eine ziemlich zusammenhängende Hochdruckzone zwischen den Vereinigten Staaten Nordamerikas und Südwesteuropa. Über dem nördlichen Teile des Ozeans ziehen mehrere tiefere Depressionen ostwärts, die dabei in den mittleren Breiten etwas in die Hochdruckzone einschneiden. So herrschen lebhaftere westliche Winde vor, die infolge der Einbuchtungen am Rande des Hochdruckgebietes jedoch mehrfach krimpen und ausschießen.

Die sogenannten „Unsichtbaren Feinde des Seemanns" und das Orderbuch.

Von Kapt. M. G.

In den No. 26—29 und 32—33 dieser Wochenschrift hat sich Kapt. E. M. aus Danzig des Langen und Breiten mit den Feinden des Seemanns beschäftigt, die er unsichtbare nennt, nachdem er schon im Jahrgange 1903 dieselben Feinde trotz ihrer Unsichtbarkeit, wie er sich dieselbe vorstellt, besonders aufs Korn genommen und ihnen heimgeleuchtet hatte. So recht befreunden habe ich mich mit diesem Titel, offen gestanden, nicht können. Vielleicht liegt dies aber an einer einseitigen und beschränkten Auffassung; und wenn, was ich vermute, es vielen Lesern ebenso ergangen sein sollte, so ist anzunehmen, daß auch sie sich nicht auf der Höhe der Situation befunden haben, und am Ende noch nicht befinden. Ich denke mir, daß Leute — wie durchweg die Seefahrer veranlagt sind — mit mehr Wirklichkeitssinn, mit mehr Sinn für die greifbar existierende Welt und weniger Phantasie solche Dinge, wie Nebel und schlecht achtgebende Schiffsoffiziere vom Schlage des Steuermanns der »Crathie« zu den sichtbaren Dingen zu rechnen gewohnt sind, jedenfalls nicht zu den Gegnern einer unsichtbaren Welt. Ich gehe gewiß nicht irre, wenn ich es hier ausspreche, daß der Leser unter der auffallenden Überschrift einen ganz anderen Inhalt vermuten mußte, und daß daher leicht eine Art von Enttäuschung beim Lesen Platz greifen konnte.

Doch sei dem, wie ihm wolle, was mich eigentlich mit zu einer Erwiderung veranlaßt, ist nicht die etwas seltsame Überschrift, sondern neben dem Inhalt auch die besondere Tonart, die sich namentlich in den beiden letzten Heften nicht gerade angenehm hervordrängt. Da heißt es nun (No. 28) recht absprechend, daß hinsichtlich der Frage des Wachdienstes der Schiffsoffiziere bisher mehr mit Schlagworten als mit sachlichen Erörterungen operiert worden ist, und zwar in der Weise, daß zu dem bislang darüber Gesagtem Goethe's Worte passen: »Denn eben wo Begriffe fehlen, da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.« Es wird zwar nicht gesagt, daß alles bisher Gesagte solchergestalt einzuschätzen wäre; da man aber nirgendwo ein Wort darüber antrifft, daß von irgend Jemandem und irgend Wem auch Zutreffendes zu der Sache geäußert worden, daß irgendwelche Sachkenntnis und Befähigung bei der Beurteilung der Frage zu Tage getreten ist, so muß man schon notgedrungen annehmen, daß nach der Meinung des Verfassers bisher überall leeres Stroh gedroschen worden sei. Eine solche Auffassungsweise möchten wir aber nicht allein für höchst unliebsam und unbillig, sondern auch für durchaus verkehrt und unrichtig halten.

Mit Schlagworten soll operiert worden sein. Schlagworte pflegen sich in der Regel nur herauszubilden bei der Diskussion über Gegenstände, welche die gesamte öffentliche Meinung in Erregung setzen; bei den großen Aktionen der äußeren und inneren Politik kommen Schlagworte vor. Aber Schlagworte sind hier nicht leere Worte, nicht eitel Schall, sofern überhaupt Ideen darin hervortreten. Lord Palmerston, der in den napoleonischen Donnerjahren Kriegsminister war, sagte daher auch mit Recht: »Schlagworte zu finden, ist die größte Kunst des Politikers.« Und Preußens bedeutender Finanzminister Miquel, von dem das ideenreiche Wort von der »Ausgleichenden Gerechtigkeit«, wie von Bismarck das Wort von dem »Recht auf Arbeit« herrührt, hat dieselbe Ansicht geäußert. Also bei der Erregung großer Teile eines Volkes, wenn die Parlamente und Tageszeitungen sich der Sache bemächtigen, bilden sich Schlagworte; aber daß sich bei der Besprechung eines Gegenstandes, so wichtig derselbe auch für die betreffenden Interessenkreise sein mag, der doch immerhin nur einen verhältnismäßig kleinen Kreis angeht, besondere Schlagworte hervortun sollten, will mir ganz und garnicht recht einleuchten. »Mit Schlagworten operieren« ist allerdings ein bequemes und gern angewandtes Schlagwort, das sich häufig zur rechten Zeit einstellt, namentlich da, wo es sich etwas mühevoller erweist, mit sachlichen Gründen die Erörterung zu führen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Welthandelsflotte am 1. September 1904 *).

(Nach dem Generalregister des »Bureau Veritas«.)

Das wegen seiner Handlichkeit und wegen der übersichtlichen Anordnung eines riesenhaften Materials bekannte Generalregister ist innerlich und äußerlich in alter Form, erschienen. Damit ist auch gleich sein Wert als unentbehrliches Nachschlagebuch für alle Schiffahrtstreibenden gekennzeichnet. Auf ein Kuriosum, das allerdings den Wert des Werkes nach keiner Richtung hin beeinträchtigt, möchten wir aber doch aufmerksam machen. Die am Schlusse der ersten Seite, die das Inhaltsverzeichnis wiedergibt, enthaltene mit den Buchstaben NB. eingeleitete Notiz weist seit langen Jahren drei Fehler auf, die sich nur erklären lassen, wenn man einen Engländer oder einen der deutschen Sprache nichtmächtigen als ihren Urheber voraussetzt. Nachdem dort im Vordersatz gesagt ist, daß das Abonnement stillschweigend für das nächste Jahr fortläuft, heißt es im Nachsatz, »whenn nicht bis ende September eine Kündigung erfolgt is«. So im Band über die Dampfer, im Segelschiffsband ist derselbe Satz richtig wiedergegeben.

Wie gesagt, das Generalregister als Nachschlagebuch verliert durch diese Verstümmelung der deutschen Sprache in der kleinen Notiz nichts an Wert, wir haben nur darauf hingewiesen, um an einem Beispiel zu zeigen, wie der in wichtigen Sachen richtig abschätzende Blick Fehler in einer nebensächlichen Bemerkung Jahr für Jahr übersehen kann.

Zur Charakteristik des doppelbändigen Werkes wird es genügen, wenn hier die Einrichtung und Einteilung des Generalregisters in Erinnerung gebracht wird, daß man von jedem Dampfer über 100 t Br. und jedem Segler über 50 t Br. erfährt: Unterscheidungssignal, Klassifikationsgesellschaft, Name des Schiffes, seines Führers, Reeders, Heimatshafens und Erbauers, Größenverhältnisse, Nationalität, und bei Dampfern Angaben über die Maschine, Kessel, Dampfwirkung etc. Sonderrubriken geben für das Jahr 1903 außerdem nach Flaggen geordnet Aufschluß über Neubau, Ankauf und Verkauf aller Schiffe, auch der Dampfer unter 100 t Br.-R., soweit sie beim »Bureau Veritas« klassifiziert sind. Von diesen Zahlen heißt es, daß sie trotz sorgfältigster Zusammenstellung nur als annähernd richtig betrachtet werden dürfen.

In der Zusammenstellung der im Generalregister enthaltenen Dampfschiffe muß auf eine gegen die Vorjahre vorgenommene wesentliche und nicht grade vorteilhafte Änderung hingewiesen weerden. Bisher waren alle Dampfer in zwei Tabellen zusammengestellt: in einer solche von 100 Netto Reg.-Tons und darüber, in einer anderen diejenigen unter 100 Netto Reg.-Tons Raumgehalt. Bei der zuletzt genannten Kategorie stand der Vermerk, daß nur Dampfer angeführt seien, die durch das »Bureau Veritas« klassifiziert seien und daß aus diesem Grunde die Zusammenstellung von den offiziellen Verzeichnissen abweiche. Dieselbe Notiz findet sich auch diesmal, nur bezieht sie sich jetzt auf die Dampfer unter 100 Brutto Reg.-Tons. Da nun diese Schiffsgrößen nicht gesondert, sondern gemeinsam mit allen anderen aufgeführt sind, verliert die ganze Zusammenstellung über die Weltdampferflotte an Wert. Sind in ihr außer allen anderen Schiffsgrößen doch nur, und leider ohne Angabe der Anzahl, die bei »Bureau Veritas« klassifizierten Dampfer unter 100 t enthalten. Ferner fragt man sich, da der Raumgehalt aller Schiffsgrößen sowohl nach Flaggen wie insgesamt, nach wie vor in Brutto und Netto gesondert geblieben ist: welche Mindestraumgrenze nun beim Nettogehalt in Anrechnung gekommen ist? Bei den Segelschiffen ist die alte bewährte Einteilung beibehalten: Schiffe über und unter 50 Tons Netto in besonderen Rubriken. —

Unter Berücksichtigung des Gesagten, müssen wir von einer Gegenüberstellung des vorjährigen mit dem jetzigen Dampferbestand (Siehe die Tabelle) Abstand nehmen. Darnach waren am 1. September 1904 im Ganzen 17 532 Dampfer mit 27 900 457 Br.- oder 17 188 661 N. R.-T. vorhanden. Der Segelschiffsbestand (Siehe die Tabelle) betrug

a) Dampfer.

Flagge	Anzahl	1904—1905 R.-T.		Als verloren bezeichnete Dampfschiffe R.-T.	
		Brutto	Netto	Brutto	Netto
Englische	8.406	14.889.175	9.135.228	171.313	103.660
Deutsche	1.479	2.887.130	1.782.333	33.989	21.223
Amerikanische	901	1.720.176	1.165.268	6.736	5.019
Französische	835	1.266.486	636.506	29.773	16.834
Norwegische	1.037	1.030.637	638.306	13.602	1.814
Italienische	379	735.212	457.473	68.521	43.984
Spanische	456	713.775	453.678	5.695	3.668
Japanische	556	645.978	403.043	45.193	28.332
Russsische	590	637.114	388.872	6.503	3.737
Holländische	392	631.600	378.863	17.107	10.490
Österreichische	266	555.482	345.684	13.035	8.056
Schwedische	730	528.728	371.287	2.586	1.831
Dänische	408	511.310	310.761	4.009	2.550
Griechische	201	347.160	214.841	5.496	3.544
Belgische	126	154.093	101.880	10.727	7.134
Brasilianische	202	136.214	86.419	355	227
Türkische	114	103.915	65.006	919	602
Argentinische	120	78.995	49.010	—	—
Chilenische	54	65.066	41.032	—	—
Chinesische	43	56.476	36.088	—	—
Portugiesische	40	48.180	30.328	848	482
Cuba	43	41.581	26.869	—	—
Uruguay	32	26.822	16.826	2.033	1.263
Rumänische	26	25.193	14.408	—	—
Mexikanische	30	17.800	10.709	—	—
Ägyptische	15	11.274	6.679	—	—
Bulgarische	4	5.134	3.042	—	—
Peruanische	3	4.792	3.200	162	108
Venezuela	8	3.718	1.936	—	-
Siamesische	7	3.177	1.775	—	—
Koreanische	4	2.602	1.978	—	—
Sarawak	3	2.152	1.357	—	—
Haitische	5	1.790	908	—	—
Persische	2	1.328	885	—	—
Costa-Rica	3	1.120	671	—	—
Kolumbische	1	881	457	—	—
Nicaragua	2	783	420	—	—
Zanzibar	1	350	235	2.128	1.411
Serbische	1	264	162	—	—
Honduras	2	263	115	—	—
Unbekannt	5	6.531	4.083	762	473

*) Der Abonnementspreis beträgt 60 Mk. für beide Register, 32 Mk. für das Dampfschiffs- oder für das Segelschiffsregister. Zu beziehen von der Verwaltung in Paris 8, Place de la Bourse oder in Hamburg von A. v. Bippen, Admiralitätsstraße 52 II.

26 873 Schiffe von 50 Netto R.-T. und darüber mit 7 812 957 Netto R.-T. gegen 27 705 mit 8 066 305 t im Vorjahre und aus 1465 Schiffen unter 50 Netto R.-T. mit 58 855 t gegen 1431 mit 56 701 t ein Jahr früher. Wieder ein bedeutender Rückgang in größeren Segelschiffen nach Anzahl und Raumgehalt; 832 Schiffe mit 253 348 Netto R.-T. in einem Jahre!! Wohin soll das führen?

b) Segler.

Flagge	Anzahl	1904—1905 R.-T.	1903—1904 R.-T.	Als verloren bezeichnete Schiffe R.-T.	Flagge	Anzahl	1904—1905 R.-T.	1903—1904 R.-T.	Als verloren bezeichnete Schiffe R.-T.
Englische	6.773	2.080.243	2.196.443	89.121	Montenegro	20	4.728	5.005	—
Amerikanische ..	3.556	1.465.819	1.454.152	56.542	Rumänische	21	3.765	4.215	350
Norwegische	1.661	749.354	767.981	56.847	Venezuela	21	3.134	2.833	—
Russische	2.535	534.166	545.087	29.962	Siamesische	9	2.772	3.082	—
Italienische	1.549	523.910	517.964	27.149	Guatemala	10	2.503	3.270	—
Deutsche	948	506.010	528.267	14.907	Arabische.......	3	2.484	1.847	—
Französische	1.440	494.123	535.703	20.353	Belgische	11	2.138	1.870	25
Schwedische.....	1.484	262.899	278.445	22.817	Haïtische	10	1.736	2.471	191
Japanische......	1.582	184.220	174.624	14.914	Egyptische......	8	1.576	1.498	—
Türkische	867	173.365	174.824	2.430	Columbia	5	1.385	1.608	—
Griechische	889	170.147	173.636	17.291	San-Domingo ...	9	1.334	1.334	—
Dänische	791	121.662	126.135	5.406	Chinesische	8	925	1.661	—
Niederländische .	670	90.573	104.722	11.646	Liberische	3	916	916	—
Spanische	524	86.323	94.294	4.809	Bolivianische	1	606	606	—
Brasilianische ...	345	76.252	76.375	495	Tunesische......	3	565	565	—
Portugiesische ...	270	56.449	60.736	3.128	Costa-Rica	2	551	551	—
Chilenische	90	43.394	51.886	4.968	San-Salvador	3	514	514	—
Argentinische ...	156	42.222	40.540	1.581	Sarawak	1	347	347	—
Uruguay	76	32.053	30.042	1.982	Ecuador........	1	257	257	—
Peruanische.....	36	24.662	24.690	123	Bulgarische	2	256	556	—
Österreichische ..	102	19.494	29.118	4.855	Honduras	2	199	199	—
Cuba...........	120	12.066	11.794	365	Persische	1	107	107	—
Mexikanische....	32	10.564	9.165	354	Unbekannt......	210	12.092	13.184	307
Nicaragua	13	8.097	9.691	—					

An die vorstehenden Tabellen schließen sich Angaben über die Organisation des »Bureau Veritas«, seine Experten und Agenten etc. Einen interessanten Abschnitt bilden die Zeichnungen der verschiedensten Schiffstypen. Einer Umrechnungstabelle der englischen Maße in Meter und umgekehrt folgt das alphabetisch geordnete Namensverzeichnis der Dampfer, dem ein Anhang beigegeben ist mit Angaben über Namensänderungen, Neubauten etc., welche während der Drucklegung bekannt geworden sind. Spezialverzeichnisse finden sich über Petroleum-Dampfschiffe und Kabel-Dampfer, über Dampfer, die ihren Namen geändert haben und über solche mit zusammengesetztem Namen, sowie über die Dampfer, nach ihrem Tonnengehalt geordnet. Besonders wertvolle Angaben liefern die Verzeichnisse der Werften für Eisen- und Stahl-Schiffbau nach der Nationalität geordnet, der Dampfschiffsreeder mit Angabe der Namen und dem Brutto-Tonnengehalt ihrer Schiffe sowie der Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge und Patentslips in allen Ländern der Welt.

Zusammenstoß D. „Hedwig Heidmann" mit Bark „Frieda Mahn"

(Seeamt zu Hamburg.)

»Hedwig Heidmann« kam von Grangemouth mit Kohlen nach Hamburg und war, nachdem beim Feuerschiff Elbe I der Lotse an Bord genommen worden, bis zur Reede von Altenbruch gekommen, als plötzlich, ohne vorher die Lichter gesehen zu haben, die Takelage eines vor Anker liegenden Segelschiffes, der »Frieda Mahn« etwas über Steuerbord in Sicht kam und die Kollision (am 12. September etwa 2 h a. m.) unvermeidlich machte. Während sich der Unfall ereignete, ebenso kurze Zeit vor seinem Eintritt, war der Ausguck auf dem Dampfer unbesetzt, weil der Ausgucksmann mit dem II. Steuermann beschäftigt war die Fallreepstreppe für den in Brunsbüttel erwarteten Lotsen klar zu machen. Aus verschiedenen Gründen, die ein Schiffsrat guthieß, wurde die Fahrt, nachdem der Dampfer als dicht befunden war, nach Hamburg fortgesetzt. Auf dem Segler, dessen Ankerlampen auf Antrag des Seeamts von der Seewarte geprüft waren und von denen die vordere ungenügende Leuchtkraft gezeigt hatte, war der Dampfer auch erst unmittelbar vor der Kollision gesehen worden. Die Ankerwache war durch einen Leichtmatrosen und Jungen besetzt gewesen, von denen der erstere zur Zeit des Unfalls die vordere Ankerlampe trimmen wollte.

Der Reichskommissar hat die Ursachen des Zusammenstoßes in dem schlechten Brennen der Lampen der »Frieda Mahn« sowie darin gefunden, daß der Ausguck auf der »Hedwig Heidmann« nicht besetzt gewesen sei. Die Wartung der Lampen auf der »Frieda Mahn« sei eine sorgfältige gewesen und die Ursache des schlechten Brennens der Lampen sei nicht ermittelt. Es könne daher der Besatzung der »Frieda Mahn« ein Vorwurf nicht gemacht werden.

Dagegen liege darin, daß auf der »Hedwig Heidmann« der Ausguck nicht besetzt gewesen sei, ein Verstoß gegen die Kaiserliche Verordnung, für welchen der Kapitän verantwortlich sei. Auch liege ein Verstoß gegen die Kaiserliche Verordnung über das Verhalten von Schiffen nach einem Zusammenstoße darin, daß der Kapitän der »Hedwig Heidmann« es unterlassen habe, der »Frieda Mahn« Hülfe anzubieten. Die vom Kapitän für sein Verhalten angeführten Gründe könnten dieses nicht rechtfertigen.

Das Seeamt fällte den folgenden Spruch aus nachstehenden Gründen:

»Am Morgen des 12. September 1904 hat auf der Elbe ein Zusammenstoß zwischen dem elbaufwärts fahrenden Dampfer »Hedwig Heidmann« und der auf der Reede von Altenbruch vor Anker liegenden Bark »Frieda Mahn« stattgefunden, durch welchen beide Schiffe beschädigt wurden. Die erste Ursache des Unfalls liegt darin, daß die vordere Ankerlampe der »Frieda Mahn« ungenügend gebrannt hat. Ob das schlechte Brennen auf Mangel der Lampe selbst oder auf Mangel des Petroleums zurückzuführen ist, hat sich nicht mit Sicherheit feststellen lassen. Auf dem Dampfer »Hedwig Heidmann« ist der Fehler gemacht worden, daß der Ausguck nicht besetzt war und es ist nicht unmöglich, daß ein auf der Back postierter Ausgucksmann die »Frieda Mahn« etwas eher erblickt hätte und daß der Zusammenstoß dann noch zu vermeiden gewesen wäre. Nach dem Zusammenstoß hat Kapitän S. der »Hedwig Heidmann« den ihm nach der Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 obliegenden Verpflichtungen ohne hinreichende Gründe nicht genügt.«

Es war auf Grund des Ergebnisses der Untersuchung zunächst festzustellen, daß die vordere Ankerlampe der »Frieda Mahn« zur Zeit der Kollision recht trübe gebrannt hat und es unterliegt keinem Zweifel, daß hierin in erster Linie die Ursache des Unfalls liegt. Es muß unbedingt angenommen werden, daß das Ankerlicht, wenn es vorschriftsmäßig mit einer Seemeile Sichtweite gebrannt hätte, von dem Kapitän und Lotsen der »Hedwig Heidmann« rechtzeitig gesehen worden wäre und daß diese dann rechtzeitig ausgewichen wären.

Ob der Leichtmatrose Horney, welcher grade bei der Lampe stand, um sie zu trimmen, sie etwa noch nach vorne verdeckt hat, hat nicht festgestellt werden können, es ist dies aber immerhin nicht unmöglich.

Wenn die Behauptung aufgestellt ist, daß das schlechte Brennen der Lampe um deswillen nicht für den Unfall kausal sei, weil bei der herrschenden Sichtigkeit die »Frieda Mahn« auch ohne Lichter rechtzeitig hätte gesehen werden müssen, so ist dies Argument nicht stichhaltig.

Wenn der Kapitän und die Offiziere der »Frieda Mahn« auch nach dem Unfall einige in ziemlicher Entfernung liegende Fahrzeuge und das Ufer gesehen haben mögen, so kann darum doch nicht gesagt werden, daß auch Kapitän und Lotse der »Hedwig Heidmann« die Masten und Takelage der »Frieda Mahn« eher hätten sehen müssen. Es macht einen großen Unterschied, ob man im Dunkeln nach einem Gegenstand aussieht, von dessen Existenz man unterrichtet ist, oder ob man in der berechtigten Meinung, keinen Gegenstand vor sich zu haben, in das Dunkel hineinsieht und dabei einen doch vorhandenen Gegenstand übersieht. Der Kapitän der »Frieda Mahn« und seine Offiziere sahen nach Fahrzeugen aus, von deren Vorhandensein sie durch die Ankerlichter wußten, und konnten deshalb die Takelage unterscheiden, Kapitän und Lotse der »Hedwig Heidmann« sahen aber kein Licht, konnten deshalb annehmen, daß kein Schiff im Wege sei und haben deshalb ohne Schuld die vielleicht sonst etwas früher erkennbaren Masten etc. der »Frieda Mahn« erst im letzten Augenblick gesehen.

Was die Ursache des schlechten Brennens der Lampe der »Frieda Mahn« gewesen ist, steht nicht fest. Die Tatsache, daß nicht nur diese Lampe, sondern auch die beiden geprüften Ankerlampen und auch die Lampen in Kajüte und Logis schlecht gebrannt haben, machen es wahrscheinlich, daß der Fehler hier im Brennmaterial gelegen hat. Entgegen dem Gutachten des chemischen Staatslaboratoriums scheint allerdings eine Vermischung des amerikanischen Petroleums mit russischem, welche bei den benutzten, nur für reines amerikanisches Petroleum brauchbaren Dochten das Rußen erklären würde, nicht vorgekommen zu sein. Trotzdem kann die Ware, welche von dem chemischen Staatslaboratorium als handelsüblich bezeichnet wird, einen Mangel gehabt haben, welcher den hiesigen Importeuren und Zwischenhändlern unbekannt war und welcher ein allgemeines schlechtes Brennen der Lampen an Bord zur Folge hatte.

Dagegen spricht allerdings wieder, daß zwei der Ankerlampen, welche mit dem hier fraglichen Petroleum versehen waren, bei der durch die Seewarte vorgenommenen Prüfung ebenso wie während der Verhandlung vor dem Seeamt gut gebrannt haben.

Für die hier in Frage kommende Reservelampe ist von der Seewarte festgestellt worden, daß sie bei geschlossenem Deckel niedrig, bei geöffnetem Schornstein dagegen gut brannte und das Seeamt hat sich davon selbst überzeugt. Auch wenn davon ausgegangen wird, daß das Petroleum gut gewesen ist, würde sich bei dieser Lampe das Versagen durch einen Mangel der Konstruktion, ungenügende Luftzufuhr bei geschlossenem Schornstein, welcher bei Benutzung der Lampe im Freien immer geschlossen sein muß, erklären.

Mag nun die eine oder die andere Ursache, oder mögen beide vorgelegen haben, so würde doch ein Vorwurf schuldhafter Versäumnis wegen dieser Mängel der Lampen gegen niemanden zu erheben sein, da das Brennmaterial bei renommierten Firmen zu üblichen Preisen gekauft und da die Lampen noch bei der Anwesenheit des Schiffes im letzten Hafen an Land von einem Schiffsklempnermeister untersucht und in Ordnung gebracht waren und da schließlich auch auf die ungeprüfte Reservelampe erst zurückgegriffen werden mußte, als die eine der geprüften Ankerlampen versagte.

Dagegen kann das Seeamt dem Reichskommissar in der Beurteilung des Verhaltens der Besatzung der »Frieda Mahn«, soweit das Trimmen der Lampen in Frage kommt, nicht ganz beistimmen. Richtig ist, daß man dauernd auf die immer wieder versagenden Lampen geachtet und sie stets wieder getrimmt und hochgeschroben hat, es hätte aber doch wohl noch mehr geschehen können und müssen. Schon am Morgen des 11. September mußte es dem zweiten Offizier C. auffallen, daß die äußerlich in tadellosem Zustande befindlichen Lampen in der Nacht so schlecht funktioniert hatten und er hätte sich nicht dabei begnügen dürfen, die Lampen neu zu trimmen und mit frischem Petroleum zu versehen. Wenigstens hätte er die Sache dem Kapitän melden und ausprobieren sollen, ob die Mängel jetzt beseitigt seien und ob die Lampen jetzt dauernd hell brannten. Sein Verhalten beweist eine Sorglosigkeit in der Behandlung der für ein ankerndes Schiff so überaus wichtigen Ankerlaternen, welche entschieden zu tadeln ist. Hätte man an dem Tage schon versucht, der Ursache des schlechten Brennens der Lampen nachzugehen, und hätte man aus dem Umstand, daß fast alle Lampen schlecht brannten, Verdacht gegen das Petroleum geschöpft, so wäre noch Zeit und Gelegenheit vorhanden gewesen, neues Petroleum von Cuxhaven kommen zu lassen, und es ist nicht unmöglich, daß man hierdurch den Unfall vermieden hätte.

Schließlich ist dem Beistand des Kapitän S. auch darin Recht zu geben, daß unter den gegebenen Umständen eine bessere Besetzung der Ankerwache zu fordern gewesen wäre. Die Vorgänge in der vorhergehenden Nacht und am Abend vor der Kollision hatten gezeigt, daß man sich auf die Lampen nicht verlassen konnte und es hätte dies den zweiten Offizier davon abhalten müssen, das Deck zu verlassen und die Wache zeitweise einem Leichtmatrosen und Schiffsjungen zu überlassen. Wenn auch der Unfall nicht hiermit in Zusammenhang gebracht werden kann, da die Leute gut aufgepaßt haben, und es nicht nachweisbar ist, daß Horney die Ankerlampe der nahenden »Hedwig Heidmann« verdeckt hat, so ist andrerseits doch erwiesen, daß die Leute bei dem wiederholten Trimmen

und Wiederanzünden der verlöschten und kohlenden Lampen unrichtig verfahren haben. Sie haben die Lampen an Deck niedergeholt und sie an Deck behandelt ohne für diese Zwischenzeit eine Ersatzlampe aufzuhängen. Es ist hierdurch zeitweise das Schiff vorne oder hinten überhaupt ohne Ankerlampe gewesen. Es ist dem zweiten Offizier auch hier der Vorwurf zu machen, daß er nicht wenigstens für das Anzünden und Bereitstellen einer weiteren Reservelampe gesorgt hat und die Leute instruiert hat, diese Reservelampe aufzuhängen, sobald eine der Ankerlampen an Deck genommen werden müsse.

Wenn demnach auch wegen der etwa vorhandenen Mängel in der Ausrüstung des Schiffes mit Lampen und Petroleum Vorwürfe gegen die Besatzung nicht zu erheben sind, so kann im übrigen doch nicht anerkannt werden, daß auf die Lampen die genügende Sorgfalt verwendet sei.

Ein weiterer von dem Beistand des Kapitän S. gegen die »Frieda Mahn« erhobener Vorwurf, daß sie außerhalb der vorgeschriebenen Reedegrenzen gelegen habe, ist unbegründet. Von der »Frieda Mahn« wurde das Cuxhavener Feuer N 45° W mißweisend, also N 57° W rechtweisend gepeilt, während die Reede von Altenbruch nach § 42 der Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe vom 20. April 1904 elbaufwärts nördlich durch die Linie begrenzt wird, in welcher das Cuxhavener Feuer N 62° W rechtweisend gepeilt wird. Da ein Schiff umso südlicher auf der Reede liegen muß, je nördlicher es dies Feuer peilt, ist es klar, daß die »Frieda Mahn« südlich dieser Nordgrenze der Reede, also innerhalb der Reede gelegen hat.

Der Dampfer »Hedwig Heidmann« trägt aber gleichfalls Schuld an dem Unfall, da auf ihm zur Zeit der Kollision der Ausguck nicht besetzt war. Wenn auch, wie bereits ausgeführt ist, die »Frieda Mahn« nach Ansicht des Seeamts von Kapitän und Lotsen der »Hedwig Heidmann« auch ohne die Unterstützung eines Ausgucksmanns rechtzeitig gesehen worden wäre, wenn nur ihre vordere Ankerlampe gut gebrannt hätte, so kann darum doch nicht gesagt werden, daß das Fehlen des Ausgucksmanns hier nicht in Frage kommt. Es ist immer mit der Möglichkeit zu rechnen, daß der auf der Back postierte Ausgucksmann, welcher ca. 150 Fuß vor der Kommandobrücke gestanden haben würde und dessen Aufgabe nur darin bestanden hätte, seine volle Aufmerksamkeit auf das Fahrwasser voraus zu konzentrieren, den schwachen Lichtschein oder die Takelage der »Frieda Mahn« etwas eher erblickt hätte, als der auf der Kommandobrücke stehende Kapitän und Lotse und daß das Ausweichmanöver dann etwas früher gemacht und erfolgreicher gewesen wäre. So lange sich diese Möglichkeit nicht mit Bestimmtheit leugnen laßt, muß der auf der »Hedwig Heidmann« vorgekommene Verstoß als kausal für den Unfall angesehen werden. Dieser Verstoß wird auch dadurch, daß nur zwei Matrosen auf Wache waren, nicht entschuldigt. Es war schon nicht in der Ordnung, daß überhaupt die Ablösung zwischen Ausguck und Ruder in der Weise gemacht wurde, daß der Ausguck immer eine Zeitlang unbesetzt blieb und es hätte wenigstens auf der Elbe dafür gesorgt werden müssen, daß der Ausguck ohne Unterbrechungen besetzt war. Durchaus fehlerhaft war es aber, daß der Kapitän den Mann, welcher vom Ruder abgelöst auf Ausguck gehen sollte, zu anderen Arbeiten heranzog. Wie lange der Ausguck dadurch unbesetzt blieb, ist gleichgültig, da der Mann jedenfalls grade in dem Augenblick, in welchem er notwendig war, nicht auf Posten war. Es ist aber anzunehmen, daß mindestens 3 bis 4 Minuten vergangen waren, seitdem der Ausgucksmann seinen Posten verlassen und den Rudersmann abgelöst hatte, da der Rudersmann dann noch hin- und hergegangen ist, um die Fallreepstreppe vom Hochdeck zu holen und sich erst, als er wieder vom Hochdeck zurückkam, der Zusammenstoß ereignete. Bei Beurteilung dieses von dem Kapitän begangenen Fehlers darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß der Dampfer grade die Kursänderung zu machen hatte, nach welcher wenigstens ein Teil der Aufmerksamkeit der Wachhabenden nach hinten in Anspruch genommen wurde, weil das Neufelder Blitzfeuer achteraus zu halten war und ferner, daß der Dampfer sich grade der Altenbrucher Reede näherte, auf welcher wegen der vielen dort für gewöhnlich ankernden Schiffe die größte Vorsicht und Aufmerksamkeit nötig ist. Daß unter diesen Umständen Kapitän S. den Ausguck, wenn auch nur auf kurze Zeit unbesetzt ließ, gereicht ihm zum Vorwurf.

Ferner hat das Seeamt auch nicht die Gründe anerkennen können, welche Kapitän S. für sein Verhalten nach dem Zusammenstoß anführt. Es war seine Pflicht, dem angerannten Schiffe, dessen Schaden er nicht kannte, Hülfe anzubieten und er durfte dies nur unterlassen, wenn damit Gefahr für das eigene Schiff verknüpft war. Nachdem die Peilungen kein Wasser im Schiff ergeben hatten, durfte mit der ganz vagen Möglichkeit, daß doch irgendwo ein Leck sein könne und daß das Wasser noch von der Garnierung abgehalten werde, gegenüber der dringenden Pflicht zur Hilfeleistung nicht gerechnet werden. Auch kann nicht zugegeben werden, daß ein Drehen des Schiffes wegen anderer ein- und auspassierender Dampfer gefährlich gewesen wäre, da man nur nötig gehabt hätte, den Anker zu werfen und das Schiff mit der Flut herumschwoien zu lassen. Es handelt sich hier um eine Pflicht, deren Erfüllung dem Schiffer und nicht dem Lotsen oblag, der Schiffer erscheint daher hier verantwortlich, und er wird auch nicht dadurch entlastet, daß er einen Schiffsrat abgehalten hat und daß dieser sich für die sofortige Fortsetzung der Reise aussprach. Der Schiffsrat dient nur dazu, die Ansicht des Kapitäns zu klären, schafft ihm aber keine Deckung oder Befreiung von der vollen Verantwortlichkeit für seine Maßnahmen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Deutsche Ostafrika-Linie hat der Werft von Blohm & Voss den Auftrag zum Bau eines **grossen Passagierdampfers** gegeben. Der Neubau soll messen: 126 × 15,3 × 9,5 m.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Neptunwerft, Rostock, für die Rostocker Reedereifirma Otto Zelck erbaute 3000 t große Frachtdampfer »**Clara Zelck**« unternahm am 15. Oktober seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit der Bestellerin ausfiel und auf der 10 Sm Fahrtgeschwindigkeit erzielt wurden. Der Neubau mißt: 271′ × 37′ 6″ × 19′ 6″ und ist somit das größte Rostocker Schiff.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

In einem an seine Mitglieder gerichteten Zirkular gibt der Schutzverein Deutscher Reeder u. A. bekannt, daß dem Verein seit dem 1. Januar d. J. 15 Reedereien neu beigetreten sind, und daß die Gesamtmitgliederzahl aus 146 Reedereien mit 700 000 Br.-R.-Tons besteht.

* * *

Die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten teilt in einem Rundschreiben an ihre Mitglieder mit: es liege eine Pflicht zur Verteuerung von Lokalkonnossementen im Durchverkehr über Hamburg dann nicht vor, wenn diese Konnossemente nicht zum Empfang der Waren im Bestimmungs- oder Zwischenhafen, sondern lediglich im Verkehr zwischen beteiligten Reedereien untereinander als

Beweismittel über die erfolgte Ablieferung der Güter verwendet oder zum Ausweis für auswärtige Behörden ausgestellt werden, somit auch nicht in die Hände der Empfänger kommen.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie hat den Vertrag für die Lieferung ihres deutschen Kohlenbedarfs mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat bis Ende 1906 erneuert und zwar zu günstigeren Bedingungen.

* * *

Der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« hat seine letzte Fahrt von New-York nach Plymouth in 5 Tagen, 8 Std. 20 Min. zurückgelegt, und damit seinen eigenen Rekord (5 Tage, 10 Std., 10 Min.) geschlagen. Die durchschnittliche Geschwindigkeit auf dieser Reise betrug in der Stunde 23,15 Knoten; auf der Fahrt im September hatte er mit 23,58 Knoten einen neuen Schnelligkeitsrekord aufgestellt.

* * *

Am 17. Oktober ging der Hamburger Dampfer »Hans Woermann« mit 250 Personen Truppen, mit 217 Pferden und einer Gebirgsbatterie von Hamburg nach Swakopmund ab.

* * *

Am 12. Oktober beging Herr Kapt. F. Brorsen sein 25jähriges Dienstjubiläum als Kapitän bei der Hamburger Reederei A. Kirsten. Während dieser Zeit hat Kapt. Brorsen u. A. die Dampfer »Viola«, »Wega«, »Portia« und »Nerissa« und alle mit Glück geführt.

* * *

Ausland.

Seeleute und Dockarbeiter haben sich dem Schiedsspruch gefügt und die Arbeit in Marseille wieder aufgenommen, während die Kohlenarbeiter noch weiter streiken, weil sie Genugtuung gegenüber den beiden Vorarbeitern, deren Vorgehen Anlaß zum Ausstand gaben, verlangen. Ihre Starrköpfigkeit ist zwar nicht von großem Belang, wohl aber zeigt sie den Charakter des gewaltigen Streiks als eine Machtprobe im grellsten Licht.

* * *

Auf der Signalstation von Skagen soll ein hundert Fuß hoher Semaphor errichtet werden, der die passierenden Schiffe von den Wind- und Wetterverhältnissen in der Nordsee und im Kattegat unterrichtet. Die Signalstation wird zu diesem Zweck täglich Wettertelegramme von Hanstholm und Anholt erhalten, die durch den Semaphor, der später auch als Sturmwarner dienen soll, an die Schiffe weitergegeben werden.

* * *

Das Schulschiff des belgischen Schulschiff-Vereins, das Anfang Oktober an der Clyde vom Stapel gelassen wurde, wird Anfang November in Antwerpen erwartet, von wo aus es eine einjährige Reise mit 20 Kadetten unter Führung von Kapt. E. Cornellie antreten soll.

* * *

In Gothenburg hat sich eine neue Reederei unter dem Namen »Rhederiaktieselskabet Transatlantique« mit einem Aktienkapital von mindestens 300000 und höchstens 900000 Kronen gebildet. Der Dampfer »Transatlantique« der Gesellschaft befindet sich zur Zeit noch in England im Bau und soll zur Fracht- und Passagierfahrt zwischen den nordischen Ländern und Südafrika verwendet werden. Es besteht die Absicht, noch zwei weitere Dampfer bauen zu lassen.

* * *

Der Hafen von La Plata ist aus dem Besitze der Provinz Buenos Aires durch Kauf in den Besitz der argentinischen Nationalregierung übergegangen. Der Kaufpreis beträgt 11871000 $ Gold, die die Nation bezahlt, indem sie einen gleichen Betrag Provinzschuld von 4 pZt. Zinsen und ½ pZt. Amortisation übernimmt und sich verpflichtet, das Service für Zins und Amortisation bis zur vollständigen Tilgung zu leisten.

Vermischtes.

Amtshandlungen auswärtiger Konsularbeamten auf fremden Schiffen in preussischen Häfen. Der preußische Handelsminister hat den Regierungspräsidenten der Seeschiffahrtsbezirke einen Erlaß zugestellt, der die Zuziehung fremder Konsularbeamten zu Amtshandlungen an Bord nichtdeutscher Schiffe in Seehäfen behandelt. Danach ist, wenn in preußischen Häfen an Bord eines nichtdeutschen Handelsschiffes eine Untersuchungshandlung (Durchsuchung, Beschlagnahme, Verhaftung, vorläufige Festnahme, Vernehmung), eine Zwangsvollstreckung oder eine andere Handlung amtlichen Zwangs vorgenommen werden soll, hiervon der in dem Hafenort oder in einem unweit von diesem belegenen Ort angestellte und für den Hafenort zugelassene Konsularbeamte (Generalkonsul, Konsul, Vizekonsul, Konsularagent) desjenigen Staates, dem das Schiff angehört, unter genauer Angabe der Stunde rechtzeitig zu benachrichtigen und zur Anwesenheit einzuladen. Erscheint zu der angegebenen Stunde weder der Konsularbeamte noch ein von ihm abgeordneter Vertreter, so ist zu der Amtshandlung zu schreiten, ohne daß das Eintreffen einer dieser Personen abgewartet zu werden braucht. Waltet Gefahr im Verzug ob, so bedarf es der vorgängigen Benachrichtigung nicht. Dem Konsularbeamten ist jedoch nachträglich von der vorgenommenen Amtshandlung sobald als tunlich Nachricht zu geben. Eine Benachrichtigung des Konsularbeamten unterbleibt, wenn es sich um solche Schiffsbesuche und Besichtigungen handelt, welche im zollamtlichen oder gesundheitspolizeilichen Interesse oder aus Anlaß der Erhebung von Schiffahrtsabgaben vorzunehmen sind.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 17. Oktober. Als Mitglieder wurden die Herren Storrer und Amtsrichter Meyer aufgenommen. Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit den auf S. 469 in der »Hansa« veröffentlichten Ausführungen zur Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 und beschloß, nach einem Referat von Herrn Dir. Dr. Bolte, den dort geäußerten Bedenken, soweit sie sich auf die Fahrzeit als Decksmann und auf die Forderung für Küstenschiffer, 12 Monate auf Segelschiffen außerhalb der Küstenfahrt zubringen zu müssen, beziehen, nicht zuzustimmen. Härten, die sich in Einzelfällen tatsächlich ergeben könnten, lassen sich mildern oder aufheben, wenn von der Befugnis, den Herrn Reichskanzler um eine Abänderung zu bitten, Gebrauch gemacht werde. Hingegen wird der Verein, wie es in voriger Sitzung beschlossen wurde, den Bundesrat um eine Abänderung des § 7 der Verordnung nach der Richtung ersuchen: daß die Zulassung zur Schifferprüfung auch durch den Nachweis der Fahrzeit als Steuermann in der Küstenfahrt bedingt werde. — Herr Rechtsanwalt Dr. Ehlers hielt sodann einen längeren, sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über Heuernoten, den wir in einer späteren Nummer zum Abdruck bringen werden. An die Ausführungen schloß sich eine sehr lebhafte Aussprache mit dem Ergebnis, daß der folgende vom Vortragenden gestellte Antrag die Zustimmung des Vereins fand:

»In Veranlassung der von hiesigen Gerichten als gerichtsnotorisch ausgesprochenen Ansicht, daß in Hamburg ein Schiffsmann ohne Vorschuß nicht anzumustern ist, spricht sich der Hamburger Nautische Verein dahin aus, daß in Hamburg ein Ortsgebrauch, wonach Heuervorschüsse verlangt werden können, nicht existiert, wie sich schon daraus ergiebt, daß die größten Reedereien Heuervorschüsse nicht gewähren, sondern nur Anweisungen auf schon ganz oder zum Teil verdiente Heuer geben.«

Nächste Sitzung am 24. Oktober.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 19. Oktober. Nach Erledigung der Eingänge weist der Vorsitzende nochmals darauf hin, daß die Direktionen des Carl Schultze- und Neuen Operetten-Theaters den Mitgliedern des Vereins nambafte Vergünstigungen für den Besuch der beiden Kunststätten eingeräumt haben, und daß Interimskarten, die an demselben Tage, an dem sie benutzt werden sollen, an der Kasse der Theater umzutauschen sind, vom Schriftführer des Vereins, Herrn Ed. Lewens, Stubbenhuk 18, ausgegeben werden. Der Vorsitzende bringt ferner in Erinnerung, und wünscht dieser Mitteilung weiteste Verbreitung, daß Steuerleute, die ihre für die Schifferprüfung vorgeschriebene Fahrzeit in der Küstenfahrt nach dem 1. Juli zurückgelegt haben, den Herrn Reichskanzler um Anerkennung dieser Fahrzeit ersuchen, ehe sie sich zur Schifferprüfung melden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß derartigen Gesuchen in jedem Falle Berücksichtigung geschenkt werden werde. Nachdem sich auf Ersuchen des Vorsitzenden Herr Kapt. Reinicke, Assistent der Seewarte, für eine der nächsten Sitzungen bereit zu einem Vortrage über den »Einfluß von Wind und Seegang auf die Fahrtgeschwindigkeit der Dampfer« erklärt hat, beschäftigt sich die Versammlung, laut Tagesordnung, mit den Personenbeförderungsverhältnissen zwischen Höften und Schiffen in den Kuhwärder Häfen. Hierzu lag ein von 13 Führern englischer im Hafen weilender Schiffe unterschriebener Brief vor, in dem die Unterzeichner, die von der Absicht des Vereins gehört hatten, die Beschwerde über mangelhafte Beförderung lebhaft unterstützen und den gegenwärtigen Zustand, insbesondere im Winter, für gefährlich und dringend verbesserungsbedürftig hatten. Nach kurzer Debatte beschloß der Verein, an die zuständige Stelle eine Eingabe zu richten, in der die Herstellung einer Verbindung, wie sie gegenwärtig in den übrigen Häfen zwischen Höften und Schiffen vorherrsche, auch in den Kuhwärder Häfen und im Kohlenhafen als dringend notwendig gefordert werden solle. Hierauf nimmt die Versammlung nach einem Referat von Herrn Kapt. Elson zu den Postbeförderungsverhältnissen nach den nicht am Lande liegenden Schiffen in den Hamburger Häfen in längerer, sehr eingehender Besprechung, Stellung. Nachdem auf eine frühere Eingabe des Vereins zurückgewiesen war, und nachdem Kundgebungen anderer Körperschaften zur Bestätigung der Berechtigung der Klagen herangezogen waren, kam als vorwiegende Stimmung der Versammlung zum Ausdruck: daß die Beförderung von Briefen an die Mannschaft der nicht an Kaimauern liegenden Schiffe sehr zu wünschen übrig lasse, wenn auch durchaus nicht der gute Wille und die Absicht der Postverwaltung verkannt wurde. Daß Postboten an den Kaimauern auf günstige Fahrgelegenheit nach den auf dem Strom oder an den Pfählen liegenden Schiffen lange Zeit warten und wiederholt vergebliche Versuche machen, die für die Mannschaft jener Schiffe bestimmten Postsachen ihren Empfängern zuzustellen, — ist eine täglich wiederkehrende von vielen Mitgliedern wahrgenommene Erscheinung. Dieses leider so oft vergebliche Bestreben der Postverwaltung, ihrer Verpflichtung gegenüber Briefempfängern unter allen Umständen gerecht werden zu wollen, beweist den Mangel erforderlicher Beförderungsmittel zwischen Land und Schiff. Da nun den Postboten sowohl auf den Dampfern der Hafendampfschiffahrtsgesellschaft sowie auf Harburger Dampfern vertragsmäßig Gelegenheit zur Beförderung der Postsachen von den Postämtern nach den an Land liegenden Schiffen geboten sei, glaubt der Verein, wenn diese Einrichtung auch auf die Jollenführerdampfer ausgedehnt werde, daß dann die beklagte Unzulänglichkeit des gegenwärtigen Zustandes behoben sei. In diesem Sinne will der Verein beim Herrn Staatssekretär des Reichspostamts vorstellig werden. Nächste Sitzung am 2. November. Tagesordnung: »*Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden der Schiffsbesatzung; Schiffer für kleine Fahrt als Wachthabende auf Ostseedampfern.*«

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 13. Oktober unter dem Vorsitze des Herrn Freyer abgehaltenen Versammlung wurden 14 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Der Vorsitzende machte bekannt, daß die Offiziere der Hamburger Dampfschiffahrtsgesellschaft »Kosmos«, deren hervorragende Bemühungen für die Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins bekannt seien, der Witwenunterstützungskasse des Vereins die Summe von einhundertundzehn Mark überwiesen haben, wofür er im Namen des Vereins danke. — Auf der Tagesordnung stand der § 7 der Bekanntmachung betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute. Da man nach diesem Paragraphen seit dem 1. Juli auf der Fahrt zwischen Antwerpen und Windau durch den Kaiser Wilhelm-Kanal hindurch als Schiffsoffizier keine Fahrzeit zum Schifferexamen mehr gewinnen könne, so werde niemand dort mehr fahren wollen. Die Folge davon werde ein tatsächlich großer, aber unverschuldeter Mangel an Schiffsoffizieren in der Ostsee sein, sodaß die Reeder dort gezwungen sein würden, Abhülfe zu verlangen. Sehr wahrscheinlich werde dann mit aller Macht wieder der bekannte Danziger Wunsch erneuert werden, daß man besondere Dampferpatente ausstellen möge, indem man für die Zulassung zum Steuermannsexamen nicht mehr die 12 Monate Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen verlange. Um der Reederei die notwendigen Schiffsoffiziere sicher zu stellen, würde der Bundesrat dann vor die Wahl gestellt sein, entweder jenem Wunsche nachzukommen, d. h. die vorgeschriebene Segelschiffsfahrzeit fallen zu lassen, damit die Matrosen der Ostseedampfer die Qualifikation zur Ablegung des Steuermannsexamens erhalten, oder aber jenen § 7 so zu ändern, daß wieder, wie früher, die Fahrzeit zwischen Antwerpen und Windau auf Schiffen von über 400 cbm Bruttoraumgehalt für das Schifferexamen anrechnungsfähig ist. Geschieht ersteres, so wird damit zugegeben, daß man sich als Matrose auf den Dampfern der Ostsee die Eigenschaften, welche zum Dampfschiffsoffizier befähigen, aneignet. Dies bestreite jeder Sachverständige. Geschieht aber das andere, so werde damit der Ansicht fast aller Sachverständigen Rechnung getragen, daß diese Fahrt in der Ost- und Nordsee tüchtige Kapitäne heranbilden könne. Deshalb wurde einstimmig folgende Resolution gefaßt:

»Da auf Schiffen von 400 cbm Bruttoraumgehalt und mehr in der Küstenfahrt nach § 4 der Bekanntmachung betr. Besetzung der Kauffahrteischiffe u. s. w. ein Schiffsoffizier vorgeschrieben ist, so muß diesem auch das Recht eingeräumt werden, damit Fahrzeit für das Schifferexamen zu gewinnen. Da ferner die Fachkenntnis in dieser Fahrt in genügender Weise vervollkommnet werden kann, so erscheint es auch gerechtfertigt, diese Fahrzeit anzurechnen. Außerdem muß die Wirkung des § 7 der Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer u. s. w. für Schiffsoffiziere sowohl, wie auch für die Reeder der Ostsee als so verhängnisvoll bezeichnet werden, daß es sehr wünschenswert erscheint, in diesem Paragraphen unter a hinter den Worten »in kleiner Fahrt« einzuschalten »und in Küstenfahrt.«

Büchersaal.

Hamburger Nautischer Kalender für das Jahr 1905, 18. Jahrgang, Druck und Verlag von **Eckardt & Messtorff, Hamburg,** Steinhöft 1. Preis Mk. 0,75.

Dem großen Leserkreis, den sich dieser bekannte Schiffahrtskalender durch seinen ausgewählten Inhalt im Laufe der Jahre erworben hat, bringt er diesmal folgende Lektüre: »Mondphasen. — Abweichung und Geradeaufsteigung der Sonne. Zeitgleichung. — Hochwasserzeiten für Hamburg, Cuxhaven und Dover. — Hochwasserzeiten für verschiedene Plätze der Nordsee und des Englischen Kanals. — Befähigungsnachweis und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen. Vom 16. Januar 1904. — Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Vom 16. Juni 1903. — Dreiteilung des Wachdienstes auf Kauffahrteischiffen. Vom 16. Juni 1903. — Nichtanwendungen von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge. Vom 16. Juni 1903. — Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen der Islandfahrt. Vom 21. Juni 1903. — Die Deutschen Reichs-Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See. Vom 9. Mai 1897. Nebst Nebengesetzen. — Kaiserliche Verordnung über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung von Positionslaternen auf Seeschiffen. Vom 16. Oktober 1900 und 9. Dezember 1900. — Verordnung, betr. das Ruderkommando. Vom 18. Oktober 1903. — Die Leuchtfeuer der Elbe von See nach Hamburg. — Elb-Kurse. — Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe. — Erklärung einiger internationaler meteorologischer Zeichen. — Sturm-Signale der deutschen Seewarte. — Zur Nachricht für Seefahrer«.

Wir lenken die Aufmerksamkeit besonders auf die gerade gegenwärtig viel besprochene Bundesratsverordnung vom 16. Jan. 1904 und auf die Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe; Bestimmungen, die in diesem Jahre in Kraft getreten und von einschneidender Bedeutung für Kapitäne und Schiffsoffiziere sind.

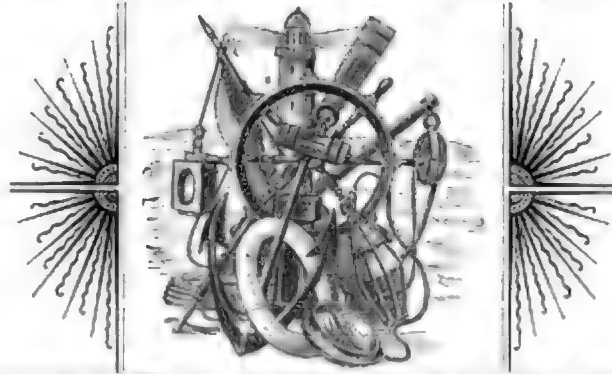
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Die zu § 7a der Bekanntmachung über den Befähigungsnachweis und die Prüfung zum Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 in Aussicht genommene Eingabe an den Hohen Bundesrat ist vom Vorstand des geschäftsführenden Vereins, nachdem ihm einstimmig die nachgesuchte Ermächtigung von den Vereinen eingeräumt worden ist, abgeschickt worden.

Der Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven schreibt zur „Lichterführung der vor ihren Ketten treibenden Fahrzeuge", daß man sich hüten solle, immer neue Lücken in die Kaiserliche Verordnung hinein zu konstruieren. Wir wollen es vorläufig beim Alten lassen und es den Führern solcher Fahrzeuge überlassen, wie sie zum Besten ihres Schiffes und anderer Schiffe handeln.

Der Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg teilt mit, daß seine wöchentlichen Sitzungen seit Anfang des Monats begonnen haben.

Der Seeschiffer-Verein in Danzig teilt mit, daß er seine Sitzungen am 15. Oktober wieder aufgenommen habe und daß fortan regelmäßige Sitzungen an jedem Sonnabend abgehalten würden.

Eingaben des Verbandes.

(Schluß.) *(Entwürfe des Reichsgesundheitsamts.)*

Gegen den § 1 Abs. 13, der u. a. vom Kapitän fordert, daß er, damit die Reinlichkeit in den Logisräumen gewährleistet werde, diese täglich besichtigen soll, wendet sich der Verband aus mehrfachen Gründen.

Der Forderung, wie sie hier aufgestellt wird, vermag der Kapitän bei schlechtem Wetter, unsichtiger Luft oder in der Nähe von Land nicht zu entsprechen. Diese Erkenntnis führt den Verband zu der Bitte, den Satz ganz zu streichen, da die Schiffsleute, wenn er aufrecht erhalten bliebe, aus einer Nichtbeachtung seitens des Kapitäns in den vorher aufgezählten Fällen Schlüsse ziehen würden, die der Autorität des Kapitäns Abbruch tun könnten. Der Verband ist der Meinung, daß der mit dieser Forderung verbundene Zweck durchaus erreicht werde, wenn es heißt, daß die Logisräume in einem reinlichen Zustande zu halten sind. Jeder Schiffsführer hat persönlich das größte Interesse daran, daß auf seinem Schiffe Sauberkeit herrscht.

Zu B § 7, der ausspricht, daß auf Dampfern in großer Fahrt der Schiffsmannschaft mindestens zweimal in der Woche Süßwasser in ausreichender Menge für ihre körperliche Reinigung zur Verfügung gestellt werde, ersucht der Verband, als einen in sich selbst begründeten Wunsch, jene Vorschrift auch für Segelschiffe, soweit es möglich ist, gelten zu lassen. Aus diesem Grunde wird beantragt, hinter »auf Dampfern« zu setzen »und auf Segelschiffen nach Möglichkeit«.

Zu C § 10 Abs. 2, der über die Beleuchtung der Aborte spricht, ersucht der Verband den Satz »und bei Dunkelheit entsprechend künstlich erleuchtet zu sein« zu streichen, da auf Schiffen ohne elektrisches Licht eine Feuersgefahr gegeben ist, wenn die ohne Aufsicht befindlichen meistens unter Deck angebrachten Aborte durch Öl oder Petroleum während der Nacht erleuchtet werden sollen. Außerdem gibt es eine ganze Anzahl Dampfer mit elektrischen Lichtanlagen, die sofern sie keine Passagiere an Bord haben, Petroleum oder Öl brennen.

Zum Entwurf III hat der Verband keine Anträge zu stellen, da die dort enthaltenen Vorschriften ausschließlich Sache der Reedereien sind.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 44. **Hamburg, den 29. Oktober.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Die §§ 3 und 8 des Gesetzes über die Stellenvermittelung für Schiffsleute

haben kürzlich durch zwei Urteile des hanseatischen Oberlandesgerichts eine Auslegung erfahren, die gewiß in seemännischen Kreisen mit Befriedigung aufgenommen werden wird. In einem Falle wurde ein Mann bestraft, der, ohne die Erlaubnis zur gewerbsmäßigen Stellenvermittelung zu haben, Schiffsleute für vier Reedereien heuerte, wie er auch mit ihnen im Namen der Reedereien Heuerverträge schloß. Wenn der Mann trotzdem bestritt, ein Stellenvermittler im Sinne des Gesetzes zu sein, und wenn er behauptete, nur als Angestellter der Reedereien und in deren Auftrag gehandelt zu haben, dann ist er entweder grenzenlos naiv, eine Wesenseigenschaft, die sonst nicht gerade als Charakteristikum für Heuerbaase gilt, oder er ist einer von den Schlauen, die beim Umgehen von Gesetzen in deren Maschen unklar geworden sind. Das Oberlandesgericht hat anscheinend die zweite Annahme für gegeben erachtet. Schwerer und auch interessanter ist der andere Fall. Liegt hier doch ein grober Verstoß gegen § 3, den Hauptparagraphen des Gesetzes, vor. Er, der den Stellenvermittlern untersagt, Schlafbaas, Budiker oder Kleiderhändler zu sein, hat ihre ehrbare Zunft am tiefsten gekränkt. Deshalb haben sie auch sofort ihre ganze Geriebenheit aufgeboten, um jenes Verbot zu umgehen, um nach wie vor ihr Schäfchen im Trockenen scheeren zu können. Verschiedene Tricks sind uns schon darüber berichtet worden, aber das Material war nicht stichhaltig genug, um daraufhin eine bestimmte Person öffentlich festzunageln. Der vorliegende Fall ist ein Schulbeispiel. Handelt es sich doch um einen Bundesgenossen jener Leute, die durch Inserate Jungen aus dem Binnenlande nach der Wasserkante, besonders nach Hamburg locken, »weil hier ein erstklassiges Segelschiff zur Abfahrt für sie bereit liege.« Natürlich ist das Schiff bei der Ankunft des seelustigen Knaben g r a d e weggegangen. Später, nachdem für den Unterhalt des Jungen und für eine meist ganz miserable Ausrüstung wiederholt aus dem Geldbeutel der Eltern, bis sie Verdacht schöpfen, gezapft worden ist, wird der junge Mensch in einen ausländischen Hafen an Bord irgend eines russfinnischen Schooners geschickt. Dort wird er gewöhnlich bald wieder abgemustert, denn der Kasten legt nach einigen Wochen auf. Wenn solchem nichtswürdigen Treiben schwer beizukommen ist, so liegt es an der Indifferenz der geschädigten Eltern und ihrer Söhne. Vielleicht auch an ihrer nicht gerechtfertigten Abneigung, sich durch Bekanntgabe ihres Reinfalls lächerlich zu machen. Natürlich rechnen die Seelenverkäufer mit diesen Schwächen. Würde nur in jedem Falle sofort Klage erhoben oder der Presse das Material zugestellt werden, wir sind überzeugt, die »ehrenwerten« Herren hätten längst einen Hafen des Auslandes zur Basis ihrer Transaktionen auserkoren. — In dem gekennzeichneten Beispiel handelt es sich um folgenden Vorfall und Hergang:

»M., der früher ein Ausrüstungsgeschäft für Seeleute und gleichzeitig das Geschäft eines Heuerbaases betrieb, hat nach Erscheinen des neuen Gesetzes das Gewerbe des Heuerbaases aufgegeben. Trotzdem hat er jungen Leuten Stellungen

auf Schiffen dadurch vermittelt, daß er Zeitungsannoncen erließ und die sich darauf bei ihm meldenden jungen Leute, nachdem sie sich in seinem Geschäfte ausgerüstet hatten, an ihm bekannte hiesige und auswärtige Heuerbaase wies, die sie auf Schiffen unterbrachten. Das Gericht nahm an, daß der Angeklagte, obwohl er sich für die Stellenvermittlung keine Gebühr zahlen ließ, diese Tätigkeit gewerbsmäßig betrieben hat, weil sie in engster Verbindung mit seinem Ausrüstungsgeschäft gestanden habe. Sein Verdienst habe in dem Verkaufe der Ausrüstungsgegenstände bestanden. Der Umstand, daß M. die Jungen nicht direkt an einen Reeder, sondern an einen Heuerbaas verwiesen habe, sei unerheblich, weil die Stellenvermittlung durch mehrere Personen gemeinschaftlich vorgenommen werden kann. Dabei sei auch gleichgültig, daß in einzelnen Fällen die Jungen im Auslande untergebracht sind, denn die Mittäterschaft des Angeklagten habe in Hamburg und von Hamburg aus stattgefunden.«

Wir bitten die Leser, uns Mitteilungen und das erforderliche Material zukommen zu lassen, wenn sie oder ihre Bekannten von ähnlichen Vorfällen betroffen werden.

* * *

Das Wachegehen der Schiffsoffiziere

wird in der seeamtlichen Verhandlung über den Zusammenstoß des Dampfers »Prinz Wilhelm« mit einem Heringslogger in einer nicht sehr vorteilhaften Weise beleuchtet. Der wachthabende Steuermann verläßt, um, wie es in den »Hamb. Nachr.« heißt, astronomische Beobachtungen vorzunehmen, des Nachts auf der Dogger-Bank 20 Minuten lang die Kommandobrücke, ohne einen Mann zu postieren, der ihn im Verzug von Gefahr auf seinen Posten rufen könnte. Nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine (1904) hat »Prinz Wilhelm« außer dem Kapitän und zwei Steuerleuten eine Decksmannschaft von sieben Köpfen. Da der Koch abgeht, auf jeder Wache drei. Ein disponibler Mann war somit für den Steuermann da. Hätte er von ihm Gebrauch gemacht, das Verlassen der Brücke würde, da es einen offiziellen Anstrich hatte, zu Mißdeutungen nicht ausgenutzt werden können. Wie die Verhältnisse aber gegenwärtig liegen, ist der Kritik Tür und Tor geöffnet, und es wird nicht an Stimmen fehlen, die diesen Vorfall zum Nachteil der Bestrebungen für die Einführung eines geregelten Wachdienstes der Schiffsoffiziere anführen werden.

* * *

Das neue russische Flaggengesetz,

das am 27. August d. J. veröffentlicht wurde, zeigt eine entschiedene Wendung im Sinne der Nationalisierung der russischen Handelsflotte. Der wiederholt erhobene Einwand, daß es in Rußland an genügenden Kapitalien fehle, um bei Durchführung der Bestimmungen des Gesetzes auch die Handelsflotte zu heben, scheint doch nicht ganz zuzutreffen. Zeigt doch die Entwicklung der russischen Schiffahrt auf dem Kaspisee und auf den Binnenflüssen, daß, günstige Bedingungen vorausgesetzt, das Kapital gerne in Unternehmungen investiert werde, die zum Transport von Waren zu Wasser dienen. Schließlich wird ja auch mit dem neuen Gesetz nicht eine völlige Vertreibung ausländischen Kapitals aus dem russischen Handelsschiffahrtsgewerbe bezweckt, sondern nur insoweit als es für die Leitung der Geschäfte maßgebend sei. Nach der »Nowoje-Wremja«, die als gutunterrichtetes Blatt gilt, werde im übrigen der Auslandskredit für russische Unternehmungen nach wie vor durch keinerlei Hemmnisse beschwert. — Zu den hauptsächlichsten Bestimmungen des neuen Gesetzes gehört die Bedingung, russischer Untertan zu sein, um als Reeder eines russischen Schiffes auftreten zu können. Dieselbe Verpflichtung erstreckt sich nicht nur auf Partenreedereien und auf Kommanditgenossenschaften, sondern auch auf Aktiengesellschaften, die nur dann Schiffe unter russischer Flagge besitzen dürfen, wenn alle Aktien und Anteilscheine namentliche sind und russischen Untertanen gehören. Ausländern, die gegenwärtig Reeder russischer Schiffe sind, sind drei Jahre Übergangszeit zugebilligt. Nach ihrem Verlauf verliert das Schiff das Recht, die russische Flagge zu führen, sofern die Reederei, die Aktien etc. nicht in die Hände russischer Untertanen übergegangen sind

* * *

Holmgreen'sches Verfahren oder farbige Laternen?

Nach unserer Auffassung, die sich auf Erfahrungen stützt, entspricht eine Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens mit farbigen Lampen mehr den Bedürfnissen der Praxis, als die Anwendung des Holmgreen'schen Verfahrens. Auch hat sich in Hamburg herausgestellt, daß Personen, die nach dem Holmgreen'schen Verfahren weder rot noch grün mit Sicherheit feststellen konnten, später bei der Prüfung mit Lampen nicht nur rot und grün, sondern auch weiß zu unterscheiden vermochten. Bei vereinzelten, in kurzen Zwischenräumen nacheinander mit beiden Systemen vorgenommenen Untersuchungen zeigte sich immer bei der Anwendung von Wollfäden ein größerer Mangel im Farbenunterscheidungsvermögen als bei der Prüfung mit Lampen. Infolgedessen sind bei uns Personen, die sich bei der Untersuchung nach Holmgreen als farbensicher erwiesen haben, von einer weiteren Untersuchung befreit. Genügen ihre Augen den Anforderungen der ersten Untersuchung nicht, dann haben sie das Recht, eine zweite mit Lampen zu beanspruchen. Daß diese Auffassung durchweg in seemännischen Kreisen geteilt wird, haben mehrere Sympathiekundgebungen erwiesen, als bekannt wurde, daß die See-Berufsgenossenschaft eine Revisionsinstanz zur Inanspruchnahme für solche Seeleute geschaffen habe, die die Prüfung nach dem Holmgreen'schen Verfahren nicht bestanden hatten. Wer auf dem Boden dieser Anschauung steht, wird sich

daher wundern, daß in England eine Auffassung Raum gewinnt, die der unserigen gerade entgegensteht. In einem Vortrage, den vor einer auserlesenen Zuhörerschaft Dr. Edrige Green kürzlich in Cambridge hielt, konnte er an mehreren Beispielen nachweisen, daß sich Seeleute, die bei dem Holmgreen'schen Verfahren gut abgeschnitten hatten, als total farbenblind bei der Untersuchung mit farbigen Lampen erwiesen. Die nahe liegende Möglichkeit, daß es sich hier um sog. »Farbendumme« handeln könne, trifft leider nicht zu, waren es doch Offiziere der britischen Marine, deren Augen bei der Untersuchung mit Lampen völlig versagten. Wenn Dr. Green nun Untersuchungen mit Lampen obligatorisch machen will, und wenn diese Forderung in einigen englischen Zeitungen Unterstützung findet, dann bedeuten diese Kundgebungen zwar noch keine Änderung im bisherigen vom englischen Handelsamt beobachteten Prüfungsverfahren, wohl aber sind sie wert, verbreitet zu werden.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

14) *Mietvertrag mit Dienstleistungen oder Frachtvertrag?*

Im Juni 1901 war der dem Schiffer H. gehörige Kahn 421, mittels dessen im Hamburger Hafen eine Zuckerladung befördert wurde, von einem begegnenden Schiffe angerannt und beschädigt worden. Die Schuld an dem Zusammenstoße traf, wie später festgestellt wurde, ausschließlich den der Österreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörigen Dampfer »Stephanie«, in dessen Schlepptau sich der Kahn befunden hatte. Zwischen H. und dieser Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestand ein Vertragsverhältnis, das am 13. April 1901 durch folgenden Schlußschein beurkundet worden war:

»Ich Schiffer H., Steuermann selbst, Kahn Nr. 241, Altona, mit Revisionsattest I. Klasse, gültig bis zum 14./2. 1902, versehen, handele als Schiffseigentümer und verpflichte mich, für die Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Zucker bis ca. 9500 Ctr. = 4750 Sack im hiesigen und/oder Altonaer Hafen zu laden zur Fracht von 17,50 ℳ per Tag. Der Abschluß gilt zu der vereinbarten Fracht vorläufig auf die Dauer von — Tagen, vom 15./4 bis 1./12., und hat die Befrachterin die Berechtigung, den Termin unter gleichen Bedingungen weiter auszudehnen, jedoch nur die von ihr in Anspruch genommenen Tage zu vergüten. Bei Streitigkeiten ist nur dieser Schlußschein allein maßgebend.

Werden die eingeladenen 9500 Ctr. ganz oder teilweise an Seeschiffseite, Speicher oder in Schuten abgeliefert, so ist der Schiffer verpflichtet, für das eingeladene Quantum immer wieder neue Zuckerladungen einzunehmen — sodaß innerhalb der Lagerzeit von mindestens — Tagen die Tragfähigkeit des Lagerkahns immer ausgenutzt wird und der Kahnraum der genannten Gesellschaft gegen das Lagergeld von 17,50 ℳ per Tag immer zur Verfügung steht.

Die Schleppkosten an Seeschiff oder Speicherseite trägt die Österr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Der Schiffer erhält von genannter Gesellschaft für Ein- und Ausladen ein Sackgeld von 1.— ℳ pro 100 Sack oder 10000 kg für das ein- und ausgeladene Quantum.

Der Schiffer ist verpflichtet, zu jeder Tag- und Nachtzeit zu arbeiten. Nachtlöschkosten erhält derselbe von der Gesellschaft extra vergütet. Der Schiffer haftet der Gesellschaft gegenüber für all und jeden Schaden, welcher der Ladung während der Lagerung zugefügt werden sollte, soweit er für denselben als Frachtführer im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes verantwortlich gemacht werden kann. Befrachterin hat die Berechtigung, den Kahn — Tage zu benutzen und zahlt für die ersten 30 Tage dem Schiffer — ℳ per Tag; sollte die Fracht nach Ablauf der ersten — Tage im allgemeinen gestiegen sein, so wird dem Schiffer eine höhere Fracht gewährt, jedoch nicht über — ℳ per Tag. Nachtarbeit wird mit 6 ℳ für die halbe, resp. 12 ℳ für die ganze Nacht vergütet.«

Der Versicherer des H.'schen Kahnes erhob aus übertragenem Rechte Klage gegen die Österr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf Ersatz des Kollisionsschadens. Der Klage wurde die Einrede der Verjährung entgegengesetzt. Das Landgericht erachtete diese Einrede für begründet, weil zwischen der Beklagten und H. ein auf Schleppen gerichteter Werkvertrag bestanden habe, und sonach § 638 Bürgerl. G.-B. Platz greife, wonach Ansprüche des Bestellers eines Werkes auf Schadenersatz in 6 Monaten verjähren. Das hanseatische Oberlandesgericht erachtete dies zwar für unrichtig, kam aber auf Grund des § 558 Bürgerl. G.-B. — wonach Ersatzansprüche des Vermieters wegen Verschlechterungen der vermieteten Sache auch in 6 Monaten verjähren — zu demselben Ergebnisse, indem es das Vertragsverhältnis zwischen H. und der Beklagten als Mietvertrag über den Kahn, verbunden mit gewissen Dienstleistungen des Eigentümers und Schiffers, auffaßte.

Das Reichsgericht hat beide Auffassungen mißbilligt.

Wenn in dem Schlußscheine auch gelegentlich von einer »Benutzung« des Kahnes durch die Beklagte die Rede ist, so spricht doch der übrige Inhalt der Urkunde dagegen, daß der Kahn der Beklagten zur eigenen Nutzung mit Ausschluß der Person des Schiffers übergeben werden sollte. H. vermietet nicht den Kahn, um dann dem Mieter mit seiner Person Dienste zu leisten, sondern er verpflichtet sich als Schiffseigner in den Kahn zu laden und, wenn abgeliefert ist, wieder neue Ladung zu nehmen. Er verfrachtet also sein Schiff im ganzen, und steht der Beklagten als Frachtführer, aber nicht als Vermieter, der dem Mieter den Besitz der vermieteten Sachen überlassen muß, gegenüber.

Ebensowenig aber kann die Klage als Klage aus einem Werkvertrage aufgefaßt werden, wenn sich auch der Kahn im Schlepptau der »Stephanie« befunden hat. Der Werkvertrag verpflichtet nach § 631 Bürgerl. G.-B. den Unternehmer zur Herstellung des bedungenen Werkes, und den Besteller zur Entrichtung der vereinbarten Vergütung. Davon kann hier keine Rede sein, weil die Beklagte nach dem Schlußscheine die Schleppkosten selbst zu tragen hatte. Bei dieser Vertragsbestimmung war es ganz natürlich, wenn die Beklagte im eigenen Interesse den Kahn, der die Ladung ihres Zuckers trug, dahin schleppte, wohin H. den Zucker fahren sollte. Wenn H. dies geschehen ließ und sich damit einverstanden erklärte, so lag darin nicht der Abschluß eines Werkvertrages.

Seine gesetzliche Grundlage hat der eingeklagte Schadenersatz-Anspruch einfach in den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes. Nach § 3 dieses Gesetzes ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Der Schiffer der »Stephanie« aber befand sich in Ausführung seiner Dienstverrichtungen, als er den Kahn des H. schleppte, auch wenn dies ohne Abschluß eines Schleppvertrages im Hinblick auf das durch den Schlußschein beurkundete Vertragsverhältnis geschah. Nach § 117 Binnensch.-G. aber verjähren die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung erst mit Ablauf eines Jahres, und dieser Zeitraum war hier noch nicht verstrichen.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 17. September in Sachen Düsseld. Versicher.-Gesch. :/: Österr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellsch. Rep. I. 206/04.

Die sogenannten „Unsichtbaren Feinde des Seemanns" und das Orderbuch.

Von Kapt. M. G.

(Fortsetzung.)

Diese Tonart beibehaltend, möchte der Verfasser dann so manchem Biedermann mit geschwollener Selbstüberhebung, der nicht einmal weiß, daß eine objektive Beurteilung bestehender Mißstände nützlich ist, das Wort in's Stammbuch schreiben: »Erkenne Dich selbst!« jenes bekannte Wort, das der Verfasser, verwunderlich fürwahr, in einem Atem zugleich inhaltsschwer und unbedeutend nennt. Da die Selbsterkenntnis für jeden so notwendig als nützlich, und zur Selbsterziehung geradezu unentbehrlich ist; da die Mahnung der Tempelinschrift sich an jeden richtete; da ferner der Verfasser nach der Art, wie er von seinem hohen Standpunkt aus alles abzukanzeln für angemessen hält, über ein recht großes Maß von Selbstbewußtsein verfügt — so mag sich aus diesen Gründen mancher fragen, warum sich der Verfasser anscheinend so hartnäckig sträubt, sich der wackeren Schar der Stammbuchbesitzer anzuschliessen, damit auch er seinerseits Anspruch auf die Inschrift bekäme, und so die glänzende Reihe vervollständigte.

Wir müssen noch ein paar Proben dieser wenig erquicklichen Schreibart geben. Da heißt es denn (S. 380), daß die wichtige Angelegenheit des Wachdienstes von seiten einiger Herren, *zwecks Täuschung* über den wahren Sachverhalt, mit nichtssagenden Phrasen *abgeschoben worden ist*, und zwar mit Phrasen, die, wie der Verfasser sich ebenso tiefsinnig als sinnreich vernehmen läßt, mit *Gefühl und Wellenschlag* vorgetragen worden sind. Ein paar Spalten weiter sagt er von den Reedern, nachdem er mit ungebeugtem Mannesmut versichert, daß er sie nicht mit einem Glorienschein von Idealismus umgeben will — »*so dumm* sind diese in der Regel hochintelligenten Leute nicht.«

Sich selbst aber rechnet der Verfasser Manches ganz besonders hoch an. Ob das Maß eigener Wertschätzung sich aber, namentlich in Anbetracht, wie er die Leistungen Anderer beurteilt, in den richtigen Grenzen hält, mag dahingestellt bleiben. Er rechnet es sich z. B. als einen *Vorzug* an, daß er die Verhältnisse an der chinesischen Küste und die einer bestimmten Reederei kennt (S. 381). Wieviele Vorzüge haben demnach, ohne es zu wissen, erst diejenigen, die nicht bloß die Verhältnisse einer Küste und einer Reederei, sondern deren mehrere aus eigener Anschauung kennen! Die Vorzüge eines Menschen richten sich demnach nicht nach seinen Charaktereigenschaften, nicht danach, was er ist, was er kann und was er leistet, sondern nach reinen Zufälligkeiten: »wie die Ordres lauten und die Frachten fallen, und wohin die Reise gehen mag«, um einen gangbaren Passus früherer Musterrollen zu zitieren.

Allzu tragisch braucht man übrigens die Sache nicht zu nehmen. Vielleicht kann man sogar über die Eigenschaften des Herrn Verfassers lächeln; und selbst die Herren könnten sich dem leisen Gefühlausbruch guter Laune anschließen, die nach des Verfassers Meinung »zwecks Täuschung über den wahren Sachverhalt die ganze wichtige Angelegenheit des Wachdienstes mit nichtssagenden Phrasen *abgeschoben* haben.« — Abgeschoben! Das gibt ein nettes Bild. Da sieht man, wie sich die Herren zuerst abmühen, um die ganze Bagage der Wachdienstaffäre Kolli für Kolli auf einen, sagen wir Lowry zu wälzen. Kant über! Und nun, um im Bilde zu bleiben, geht die Abschieberei los. Langgestreckt, mit vorgeneigtem Oberkörper, mit gebogenem Rücken und gegengestemmten Fäusten, während der Schweiß von der Stirne perlt, wird geschoben, geschoben, geschoben. Ab nach Cassel! Fort, unter dem Gestöhne der Schiebenden, in die Versenkung! — Ach, das ist ein Bild für den Künstler, für den Illustrator, und ich verzichte auf die weitere Ausmalung. Ich verzichte, weil ich nun meinerseits in mehr sachlicher Weise auf das Abschieben (wenn ich mir nunmehr auch den Ausdruck, auf das Verfahren des Verfassers angewandt, gestatten darf) der Wachdienstangelegenheit in das Orderbuch eingehen möchte, worin Kapt. E. M. die einzig richtige Lösung der Frage zu finden glaubt. So sehr eingenommen ist der Verfasser von der Zweckdienlichkeit seines vorgeschlagenen Orderbuchs, daß er sogar sagt: »Kapitäne, *die ihre Stellung richtig auffassen,* würden solche Maßnahmen nur mit Freuden begrüßen.« Also solche Männer, die diese Maßnahmen nicht freudig begrüßen, sondern wohl gar mit allen Nachdruck verwerfen, gehören nicht zu den Leuten, die die verantwortliche Kapitänsstellung richtig auffassen. Nun, ich nehme keinen Anstand zu erklären, daß ich weit davon entfernt bin, die Einführung einer derartigen Maßnahme freudig zu begrüßen, ohne deswegen nach meiner Auffassung aufzuhören, die Kapitänsstellung mit ihrer Verantwortlichkeit und ihren schweren Pflichten sachgemäß und richtig zu beurteilen.

Am Schlusse seiner Ausführungen hat der Verfasser gesagt, es wäre ihm angenehm, das Urteil seiner Kollegen zu erfahren. Nun, es hat bisher keiner das Wort ergriffen, es ist ganz still geblieben im deutschen Mastenwalde. Sollte das den Verfasser nicht etwas stutzig machen! Sollte das nicht darauf hinweisen, daß man in Seefahrerkreisen vielfach die Sache als abgetan betrachtet, es kaum der Mühe wert hält, darauf einzugehen, weil man doch auf einem gänzlich ablehnenden Standpunkt steht und keine Lust verspürt, sich dem Vorwurf auszusetzen: man fasse seine Stellung nicht richtig auf.

Der Verfasser sagt, wir haben leider Gottes bereits mehr Gesetze, als der gesunden Weiterentwicklung der Schiffahrt dienlich ist; er sagt, die Schiffahrt darf nicht durch alle möglichen Spezialvorschriften in spanische Mäntelchen eingeschnürt und erstickt werden. Der Sache nach werden diese Gedanken auf Zustimmung rechnen können, wie sie in dieser Wochenschrift ohne Widerspruch auch schon vielfach ausgesprochen und erörtert worden sind. Aber warum hält der Verfasser diesen Gedanken, daß neue Gesetze in dieser Richtung nur Schaden stiften können, nicht fest, warum verlangt er nun im Widerspruch mit seinem Standpunkt neue Vorschriften, die dem Wesen nach nicht anders sind als neue Gesetze? Der Name tut nichts zur Sache. Ob wir ein staatliches Gesetz oder eine bindende Vorschrift der See-Berufsgenossenschaft haben, läuft dem Wesen nach auf eins hinaus. Beide verlangen die Befolgung einer Anordnung und setzen die Nichtbefolgung unter Strafe. Darum sagt auch Art. 2 des Einführungsgesetzes zum Bürgerl. Gesetzbuch: »Gesetz im Sinne des Bürgerl. Gesetzbuches ist jede *Rechtsnorm.*« Daß diese Rechtsnorm, wie sie der Verfasser wünscht, obendrein noch eine sehr komplizierte Verordnung werden würde, kann jeder sofort auf den ersten Blick erkennen, wenn er nur die zur Illustration von dem Verfasser in No. 33 angeführten Beispiele liest.

Also wir haben hier schon einen Widerspruch gefunden, der höchst auffallend ist. In einem Atem zu sagen, wir haben schon zu viele Gesetze, und gleichzeitig neue oder wenigstens ein neues verlangen — das kann man beim besten Willen nicht miteinander in Einklang bringen. Allein damit sind wir mit der Zweckdienlichkeit oder Verwerflichkeit des Orderbuchs selbst noch nicht im reinem. Wir müssen uns also das Orderbuch etwas genauer ansehen und prüfen, ob hierin das Allheilmittel gegen Verfehlungen im Wachdienste gefunden werden kann.

(Forsetzung folgt.)

Deutscher Nautischer Verein *).

Zweites Rundschreiben. Oldenburg i. G., 13. Oktober 1904.

Änderung der Satzungen. Die auf dem letzten Vereinstage gewählte Sonderkommission zur Beratung neuer Satzungen für den Deutschen Nautischen Verein hat am 7. September 1904 in Berlin getagt und einen Entwurf aufgestellt. Das Protokoll über diese Sitzung liegt für die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins bei.

Ich bitte die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, zu dem Kommissionsentwurf Stellung zu nehmen und etwaige

*) Die im II. Rundschreiben erwähnte Stellungnahme der Kieler Handelskammer zur Beseitigung der Haftung der Reeder etc. wird in nächster Nummer veröffentlicht werden.

Abänderungsanträge mir einreichen zu wollen. Die etwa eingehenden Anträge werde ich zusammenstellen und allen Mitgliedern vor dem nächsten Vereinstage übersenden.

Transportversicherungsgesetz. Der Danziger Nautische und Reederverein hat es in dankenswerter Weise unternommen, in Form eines Gesetzentwurfes Material zu einem Transportversicherungsgesetz zusammenzustellen. Ein Abdruck dieser Arbeit ist mir übersandt worden mit der Bitte, dieselbe einer Prüfung zu unterziehen und insbesondere das Streben des Danziger Nautischen und Reedervereins, das deutsche Recht, betr. die Kaskoversicherung für die Versicherten günstiger zu gestalten und dem englischen Recht anzunähern, zu unterstützen. Wie mir dabei vom Danziger Nautischen und Reederverein mitgeteilt worden ist, ist der erwähnte Entwurf auch den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins übersandt worden. Ich darf daher annehmen, daß die Mitglieder sich bereits mit dieser wichtigen Angelegenheit beschäftigt haben, und die Bitte aussprechen, mir etwaige Äußerungen baldmöglichst zukommen zu lassen.

Auslegung der Ostsee-Feuerschiffe. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten teilt mir auf meine Eingabe folgendes mit:

»Auf dem letzten Vereinstage ist durch einen meiner Referenten ausgeführt worden, welche besonderen Umstände die frühzeitige Einziehung des Feuerschiffes Fehmarn-Belt zur Winterszeit einstweilen notwendig machen, und welche Maßnahmen dieserhalb schon ins Auge gefaßt waren. Inzwischen sind die Mittel zur Beschaffung eines Reservefeuerschiffes und eines eistüchtigen Seezeichendampfers verfügbar geworden. Die Durchführung jener Maßnahmen ist mithin gesichert, wenn auch die Fahrzeuge keinenfalls bis zum Eintritt des kommenden Winters fertiggestellt werden können.«

Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers von der Elbmündung nach Sylt. Vom Herrn Minister für Handel und Gewerbe und vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten wird mir folgendes mitgeteilt:

»Entwürfe zur Verbesserung der Befeuerung und Betonnung an der Westküste Schleswigs werden, wie wir mit Bezug auf unser Schreiben vom 23. d. J. bemerken, zur Zeit ausgearbeitet. Auf möglichst beschleunigte Durchführung werden wir hinwirken.«

Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute. Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg schreibt uns:

»Gemäß § 11 der Statuten des D. N. V. machen wir die ergebene Mitteilung, daß wir uns z. Zt. mit § 7 der Bekanntmachung, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Deutschen Kauffahrteischiffen, vom 1. Juli 1904, beschäftigen. Es betrifft dies eine Stellungnahme zu dem Umstande, daß nach diesem Paragraphen die Fahrzeit, welche bei der Küstenfahrt in der Ost- und Nordsee als Schiffsoffizier zurückgelegt wird, für das Kapitänsexamen nicht mehr anrechnungsfähig ist.«

Ich bitte diejenigen Vereine und Verbände, welche sonst noch zu diesem Gegenstand Stellung nehmen, mir hiervon baldmöglichst Mitteilung machen zu wollen.

Internationale Schiffsvermessung. Zur Frage der Einführung eines einheitlichen internationalen Schiffsvermessungs-Verfahrens teilt die Handelskammer in Kiel mir mit, daß sie an den Herrn Regierungspräsidenten zu Schleswig folgenden Bericht erstattet habe:

»Nach Eingang des Erlasses des Herrn Finanzministers nebst Anlagen haben wir uns mit den hiesigen beteiligten Kreisen in Verbindung gesetzt und können hiernach berichten, daß das jetzt angewendete Vermessungssystem zu Unzuträglichkeiten für die deutsche Reederei und auch für den Schiffbau nicht geführt hat. Eine Änderung dieses Systems wird von hieraus nicht gewünscht.

Sollte es indessen nach dem Vorschlage der Königlich-Schwedisch-Norwegischen Regierung zu einer internationalen Konferenz über diesen Gegenstand kommen, so könnte auf dieser nach unserer Ansicht nur in Frage kommen, daß, da England kaum zu einer Änderung seines Systems zu bewegen sein dürfte, — die anderen Staaten bewogen werden, sich dem englischen Systeme anzuschließen. Es wird für die Schiffahrt ja unzweifelhaft von Nutzen sein können, wenn alle schiffahrttreibenden Nationen möglichst dasselbe Vermessungssystem benutzen, weil dann auch die Meßbriefe gegenseitig anerkannt werden, was jetzt nur in beschränktem Maße der Fall ist.

Wenn es zu einer internationalen Besprechung in dieser Angelegenheit kommen sollte, so wird es auch nötig sein, Abmachungen über die Ausführungsbestimmungen des einzuführenden Systems herbeizuführen. Eine durchaus einheitliche Regelung welche alle Teile befriedigt, dürfte, wie auch in dem Bericht des Kaiserlichen Schiffsvermessungsamts gesagt ist, kaum zu erwarten sein.«

Der Kieler Nautische Verein in Kiel hat sich ebenfalls zu dem Gegenstand geäußert und ist der Ansicht, daß ein einheitliches Schiffsvermessungsverfahren (auf der Basis des deutsch-englischen Meßbriefes) zweckmäßig ist, und im Interesse der deutschen Reedereien liegt. Ein Zurückkehren zu dem früheren deutschen, jetzt in Schweden gültigen Vermessungsverfahren hält er nicht für zweckentsprechend.

Internationales Prisenrecht. Der Kieler Nautische Verein teilt mir mit, daß er es für angezeigt halte, wenn auf dem nächsten Vereinstage von einem hervorragenden Theoretiker des Völkerrechts und von einem im praktischen Leben stehenden bezw. den Reederkreisen nahestehenden Herrn Vorträge zur allgemeinen Aufklärung bezw. zur Anregung für die Regierung über das Prisenrecht usw. gehalten würden. Ich bin gern bereit, dieser Anregung Folge zu geben, falls die Mitglieder es für wünschenswert halten, und spreche daher die Bitte aus, zu dieser Angelegenheit Stellung nehmen und über das Resultat derselben mir Mitteilung machen zu wollen.

Simons Nachtsignal-System. Der Herr Staatssekretär des Innern übersandte mir zur Kenntnisnahme eine Eingabe des Herrn E. Simon, 1. Offizier der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, betr. ein von ihm aufgestelltes Nachtsignal-System. Außerdem stellte mir Herr E. Simon eine genauere Beschreibung des von ihm ausgearbeiteten Systems in mehreren Exemplaren zur Verfügung.

Ich gestatte mir, den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins beifolgend je ein Exemplar dieser Beschreibung zu übersenden und möchte ich nicht verfehlen, an dieser Stelle auf die Arbeit besonders hinzuweisen.

Verschiedenes. Das von Herrn Wilhelm Krebs in Groß-flottbeck bei Hamburg auf dem letzten Vereinstag angekündigte Werk über »Seebebenartige Erscheinungen (Beziehungen des Meeres zum Vulkanismus)« ist inzwischen in Buchform zum Preise von 3 Mk. erschienen. Ich möchte nicht verfehlen, die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins auf diese äußerst interessante Arbeit besonders aufmerksam zu machen. Dabei bemerke ich noch, daß Herr Wilh. Krebs sich bereit erklärt hat, das Werk den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins zum Vorzugspreise von 2 Mk. zu überlassen. Die Mitglieder, welche von dieser Vergünstigung Gebrauch machen wollen, werden ersucht, ihre Bestellung hierher gelangen zu lassen.

Auf dem letzten Vereinstage hatte der Nautische Verein zu Leer beantragt, ihm für später Stimmrecht einzuräumen.

Die Angelegenheit wurde derzeit der Kommission zur Beratung der Statuten überwiesen, die beschlossen hat, dem Nautischen Verein Leer eine Stimme zuzugestehen. Der Nautische Verein Leer wird also fortan als Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins geführt.

Zur Aufnahme in den Deutschen Nautischen Verein hat sich gemeldet: der Dampfseefischerei-Verein Unterweser zu Geestemünde-Bremerhaven.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Schultze.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.
September 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	250×37×24'3"	2850 t Tf.	Oldenburg Portug. D.-R., Oldenb.	Henry Koch, Lübeck	Porto	G
FsD	115×22×13'9"	—	Gebr. Thomae. Hamburg	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Bussard	»
FsD	120×23×14'5"	—	Segebade, Geestemünde	G. Seebeck A.-G., Bremerhaven	Franz	»
FsD	—	—	F. Alb. Pust, Geestemünde	G. Seebeck A.-G., Bremerhaven	Heinr. Augustin	»
2 FsD	—	—	Grundmann & Gröschel, Bremerhav.	G. Seebeck A.-G., Bremerhaven	William; Max	»
PD	429×50'6"×32'6"	7500 »	Deutsche D.-G. »Kosmos«, Hamb.	Blohm & Voß, Hamburg	Elkab	»
FD	271×37'6"×19'6"	—	Otto Zelck, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Clara Zelck	»
»	125×24×11'	350 »	Eine Flensburger Reederei	Henry Koch, Lübeck	Kanal III	»
FsD	115×22×14'	—	Fischerei-Ges. »Venus«, Hamburg	Jansen & Schmilinsky A.-G., Hamb.	Venus	»
1 Schwimmdock 70 m× 14,5×7,0,		800 »	Kaiserl. Werft in Kiel	Howaldtswerke, Kiel		
FD	392×48'7"×30'	6750 »	Deutsche Austral. D.-Ges., Hamb.	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Berlin	»
FsD	—	—	Jacobs, Geestemünde	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Henriette	»
			b) englische Werften.			
FD	380×49'9"×29'9"	6700 »	Deutsche Austral. D.-Ges., Hamb.	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Ottensen	G
»	305×46×21'7"	4000 »	John Corry & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Adamston	L
KTr.	374×38×13'3"	2850 Depl.	Britische Admiralität	Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle	Adventure	
FD	186×26×14'2"	800 t Tf.	Grasmere SS. Co., Newcastle	Blyth Shipb, Co.	Grasmere	L
»	342×48×24'	—	P. H. Holman, London	Irvines Shipb. & Dry Docks, Hartlep.	Kingtor	»
»	316×44×22'6"	—	W. T. Symonds & Co., Cardiff	Craig Taylor & Co., Thornaby	Lena	»
»	383×50'5×30'3"	7700 »	Evan Thomas, Radcliffe & Co., Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	W. J. Radcliffe	»
KTr.	435×56'×39	—	Indische Regierung	Vickers Son & Maxim, Barrow	Dufferin	
FD	343×47×27'6"	6150 »	Bengal Coal Co., Calcutta	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Fanktoria	B
»	306×45×22	—	Eine norwegische Reederei	Short Brothers, Sunderland	Fjordheim	NL
»	350×47×27'3"	5900 »	H. W. Dillon, London	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Folgate	L
»	372×46×28'3"	—	Japp & Kirby, Liverpool	Pickersgill & Sons, Sunderland	Jura	
PD	147×24'6"×9'	—	Sproston, Demerara	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Parika	»
FD	352×46×27'4"	—	Balls & Stansfield, North Shields	John Readhead & Sons, South Shields	Southville	»
»	340×49×25'3"	—	Lundgren, Gothenburg	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebb.	Atlantic	
»	363×53×30'4"	—	Evan Thomas, Radcliffe & Co., Cardiff	Ropner & Son, Stockton	Clarissa Radcliffe	
»	180×28×15	950 »	F. H. Powell & Co., Liverpool	W. Harkess & Son, Middlesbro	Cornish Coast	»
»	335×46×27'1	—	A. Leffler & Son, Gotenburg	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Dagmar	»
»	340×46×24'4"	—	Morel, Cardiff	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Dowlais	»
	225×35×16'9"	—	Reederei »Maridal«, La Rochelle	R. Crown & Sons, Sunderland	Maridal	N
»	352×48×27'4"	—	Eine norwegische Reederei	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Rags	L
»	310×43×25'5"	4300 »	Eine französiche Reederei	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Sylvie	»
»	330×48'3×24'10"	5800 »	Thomas Wilson & Sons, Hull	Earles Shipb. & Eng., Hull	Toro	BC
2 FsD	je 120×21,6×12'10"	—	Eine Firma in Shields	Smiths Dock Co., North Shields	Trenst; Lizzie Melling	L
FD	214×46'6"×23'0	—	Eine Firma in Dünkirchen	Sunderland Shipb. Co.	Nord	»
			c) schottische Werften.			
FD	377×49×28'9"	4200 BRT.	Gardiner & Co., Glasgow	Ch. Chonnell & Co., Scotstoun	Glenelg	L
PD	365×48×26'6"	3500 »	Booth SS. Co., Liverpool	Barclay, Earle & Co., Whiteinch	Justin	
FD	235×36×17'3"	2000 t Tf.	Stephenson, Clark & Co., London	Clyde Shipb. & Eng.-Co., P.-Glasgow	St. Edmund	
PD	186×28×14'6"	—	Moray SS. Co., Aberdeen	Ramage & Fergusson, Aberdeen	James Gromblo	»
»	191×27'6"×13'7"	785 »	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Co., Troon	The President	
FD	331×48×24'4"	—	Donald & Taylor, Glasgow	Grangemouth & Greenock Docky Co.	Luchana	
»	205×23×10'6"	—	Pile & Co., London	»	Argentina	B
PD	275×34×25'8"	—	British India S. N. Co.	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Linga	
FD	360×49×28	6600 »	R. Shankland & Co., Greenock	Russell & Co., Port Glasgow	Oakburn	
FsD	115×21×11'6"	—	E. C. Grant, Grimsby	Cochrane & Sons, Salby	Beliance	
FD	331×50×24'6"	5300 »	Watts, Watts & Co., London	Naper & Miller Yoker	Richmond	L
»	—	3000 »	Bristol S. N. Co.	Campeltown Shipb. Co.	Tasso	
»	370×50×29'8	7050 »	Harrison & Co., Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	Vennachar	»
			d) irische Werften.			
FD	388×48×26'4"	6000 t Tf.	Royal Mail S. P. Co., London	Harland & Wolff, Belfast	Potaro	L
»	343×44×33'1"	6150 »	Tropical Fruit SS. Co., Glasgow	Workman, Clark & Co., Belfast	Esparta	BC
PD	440×55×33'4"	8000 »	J. P. Corry & Co., London	do.	Star of Scotland	L
»	455×56×34'2"	—	Shaw, Savill & Albion Co., London	Harland & Wolff, Belfast	Mamari	»

Ausserdem: a) 15 Seeleichter. b) 2 Seeschlepper, 3 Fischdampfer, 2 Flußschiffe. c) 4 Fischdampfer, 2 Yachten, 2 Seeschlepper, 1 Eisbrecher.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Die Seereisen deutscher Schiffe (im Jahre 1902).

Aus demselben Quellenmaterial, das bei der Abhandlung über den Seeverkehr in den deutschen Häfenplätzen (Seite 406) benutzt wurde, sind die nachstehenden Darlegungen geschöpft worden. Sie haben wie alle Veröffentlichungen des Kaiserl. Statistischen Amtes den Vorzug, einwandfreie Zahlen zu liefern.

In dem Zeitraum von 1885 bis 1890 beträgt die Verkehrszunahme 3,9 pCt. nach der Zahl und 29,0 pCt. nach dem Raumgehalt der in Betracht kommenden Schiffe. In den folgenden Jahren bis 1895 einschließlich haben die Reisen zwischen deutschen Häfen ebenfalls eine Steigerung erfahren, welche nach der Zahl gegen 1890 2,9 pCt., nach dem Raumgehalt jedoch 33,8 pCt. beträgt. Auch weiterhin haben diese Reisen zugenommen mit Ausnahme der Jahre 1900 und 1902, in welchen eine Abnahme der Schiffszahl gegen die Vorjahre zu verzeichnen ist. Dagegen ist der Raumgehalt fortgesetzt gewachsen. Die Zunahme beträgt gegen das Vorjahr im Jahre 1898 nach der Zahl 13,5 pCt., nach dem Raumgehalt 8,7 pCt., 1899 2,3 pCt. nach der Zahl und 0,1 pCt. nach dem Raumgehalt, 1900 nach dem Raumgehalt 2,8 pCt. bei einer Abnahme nach der Zahl um 5,5 pCt., 1901 nach der Zahl 4,3 pCt. und nach dem Raumgehalt 9,3 pCt. Während sich im Jahre 1902 gegen das Jahr 1901 eine Abnahme nach der Zahl um 1,0 pCt. bemerkbar macht, hat sich der Raumgehalt der beteiligten Schiffe um 2,1 pCt. vermehrt. Für 1902 berechnet sich gegen die Jahre 1885, 1890 und 1895 die Zunahme der Zahl nach auf 41,9 pCt., 36,6 pCt. und 32,7 pCt., dem Raumgehalt nach auf 145,2 pCt., 90,1 pCt. und 42,1 pCt. Diese Steigerung ist in der Hauptsache auf die günstige Entwickelung zurückzuführen, welche Industrie und Handel in Deutschland seit 1895 genommen haben, und deren Einfluß auch auf den Verkehr zur See sich geltend machte.

Die Reisen zwischen deutschen und außerdeutschen Hafenplätzen (hin und zurück) haben nach mehrfachen Schwankungen in den einzelnen Jahren 1902 ihre bisher größte Höhe erreicht, denn sie haben sich nach der Zahl gegen 1875 um 33,8 pCt., gegen 1880 um 27,7 pCt., gegen 1885 um 25,0 pCt., gegen 1890 um 24,1 pCt., gegen 1895 um 25,3 pCt. und gegen 1901 um 4,9 pCt. vermehrt. Die Zunahmen nach dem Raumgehalt betragen für die betreffenden Jahre 264,5 pCt., 192,5 pCt., 113,9 pCt., 61,2 pCt., 48,5 pCt. und 4,9 pCt.

Auch die Reisen deutscher Schiffe zwichen außerdeutschen Häfen weisen im Jahre 1902 nach Zahl und Raumgehalt gegenüber allen Vorjahren eine zum Teil recht beträchtliche Steigerung auf. Ihre Zahl ist gegen 1875 um 224,3 Ct., gegen 1880 um 159,3 pCt., gegen 1885 um 128,6 pCt., gegen 1890 um 97,5 pCt., gegen 1895 um 61,4 pCt. und gegen 1901 um 13,8 pCt. größer geworden, während der bei diesen Reisen bewegte Raumgehalt in den gleichen Zeiträumen um 1224,3 pCt., 746,9 pCt., 430,9 pCt., 213,5 pCt., 118,4 pCt. und 21,2 pCt. zunahm. Das starke Anwachsen dieser Reisen seit 1885 nach Zahl und Raumgehalt ist in erster Linie durch die Vermehrung der Zwischenreise bremischer und hamburgischer Dampfer, welche bei regelmäßigen Fahrten dieser Schiffe von und nach dem Auslande zwischen außerdeutschen Häfen gemacht wurden, insbesondere durch die subventionierten Dampfer verursacht worden.

Entsprechend der Zunahme der Reisen in den einzelnen Verkehrsrichtungen hat auch die Gesamtheit der Seereisen deutscher Schiffe eine starke Steigerung erfahren, welche nach der Zahl gegen 1875 130,9 pCt., gegen 1880 72,8 pCt., gegen 1885 54,0 pCt., gegen 1890 46,2 pCt., gegen 1895 37,9 pCt. und gegen 1901 4,2 pCt. beträgt, während der Raumgehalt der beteiligten Schiffe gegen 1875 um 692,1 pCt., gegen 1880 um 468,3 pCt., gegen 1885 um 280,6 pCt., gegen 1890 um 151,6 pCt., gegen 1895 um 92,3 pCt. und gegen 1901 um 15,9 pCt. sich vermehrt hat.

Dabei hat sich der Anteil, welcher unter den Seereisen überhaupt jeder der drei Verkehrsrichtungen zukommt, nicht unwesentlich verschoben. Aus einer dort veröffentlichten Tabelle ergibt sich, daß die Reisen zwischen deutschen Häfen im Jahre 1902 nach der Zahl nahezu die Hälfte aller von deutschen Seeschiffen unternommenen Fahrten ausmachten, während nach dem Raumgehalt nur etwa der siebzehnte Teil auf sie entfiel. Dabei hat ihr Anteil nach Zahl und Raumgehalt der verkehrenden Schiffe seit 1885, von welchem Jahre ab eine vollständigere Anschreibung erfolgt ist, sich etwas vermindert. Die Reisen zwischen deutschen und außerdeutschen Hafenplätzen betrugen 1902 der Zahl und dem Raumgehalt nach weniger als ¼ der Gesamtsumme und zeigen nach der Zahl seit 1885 einen kleinen, nach dem Raumgehalt einen erheblichen Rückgang. In bezug auf die Reisen zwischen außerdeutschen Häfen gelangt man zu sehr abweichenden Ergebnissen, je nachdem man die Zahl oder den bewegten Raumgehalt zum Maßstab nimmt. Nach der Zahl beläuft sich ihr Anteil im Jahre 1902 auf mehr als ¼ und zeigt eine mäßige Steigerung, während er nach dem Raumgehalt bei einer erheblichen und fast ständigen Zunahme bis auf fast ¾ der Gesamtsumme angewachsen ist. Die Verschiedenheiten, welche sich ergeben, je nachdem man die Zahl der Reisen oder den Raumgehalt der beteiligten Schiffe berücksichtigt, haben hauptsächlich darin ihren Grund, daß zu Fahrten zwischen deutschen Hafenplätzen in erster Linie kleinere Fahrzeuge, zwischen außerdeutschen Häfen aber vorzüglich solche von größerem Raumgehalt Verwendung finden.

Die Durchschnittsgröße der beteiligten deutschen Schiffe berechnet sich

bei den Reisen	auf Registertons Netto im Jahre 1902	im Jahre 1898
zwischen deutschen Häfen	81	70
vom Auslande nach deutschen Häfen	640	531
von deutschen Häfen nach dem Auslande	631	537
überhaupt zwischen deutschen und außerdeutschen Häfen	635	534
zwischen außerdeutschen Häfen	1639	1296
im ganzen	652	460

Es ist also seit 1898 bei den Reisen nach sämtlichen Verkehrsrichtungen die durchschnittliche Größe der beteiligten Schiffe gestiegen. Diese Erscheinung ist einerseits der Ersetzung kleinerer Segelschiffe durch solche größeren Raumgehalts, andererseits aber auch der starken Steigerung des Dampferverkehrs im Vergleich zum Segelschiffsverkehr zuzuschreiben, welche durch die Abnahme der deutschen Seglerflotte bei gleichzeitiger Zunahme des Bestandes an Dampfschiffen bedingt wird.

Die besonders starke Erhöhung des durchschnittlichen Raumgehalts bei den Reisen zwischen außerdeutschen Häfen ist zum großen Teil herbeigeführt worden durch die regelmäßigen Zwischenfahrten bremischer und hamburgischer Dampfer bei ihren Reisen nach überseeischen Hafenplätzen, da die großen Reedereien, welche ihre Schiffe in diesem Zweige der Seeschiffahrt beschäftigen, in der Lage sind, den Fortschritten auf technischem Gebiet am schnellsten zu folgen und Dampfer neuester Bauart und größter Raumverhältnisse einzustellen.

Scheidet man die außerdeutschen Länder und Küstenstrecken der Herkunft und Bestimmung in europäische und außereuropäische, so ergeben sich folgende Zahlen:

Jahre	In deutschen Häfen kamen an von				Von deutschen Häfen gingen ab nach			
	dem außerdeutschen Europa		außereuropäischen Ländern		dem außerdeutschen Europa		außereuropäischen Ländern	
	deutsche Schiffe	Reg.-Tons	deutsche Schiffe	Reg.-Tons	deutsche Schiffe	Reg.-Tons	deutsche Schiffe	Reg.-Tons
1902	10.353	3.615.677	1.380	3.889.139	10.443	3.652.478	1.331	3.772.559
1898	9.700	2.985.233	1.215	2.807.362	9.810	3.090.737	1.214	2.831.781

Hiernach haben im Verkehr mit dem außerdeutschen Europa die von deutschen Häfen dorthin gerichteten Reisen deutscher Schiffe um 6,5 pCt. nach der Zahl und um 18.2 pCt. nach dem Raumgehalt sich vermehrt, während die von dort nach Deutschland unternommenen Fahrten um 6,7 pCt. und 21,1 pCt. angewachsen sind. Im Verkehr mit den außereuropäischen Ländern ist die Zahl der Reisen deutscher Schiffe von Deutschland nach dort um 9,6 pCt. und der entsprechende Raumgehalt um 33,2 pCt. gestiegen, während in umgekehrter Richtung die Vermehrung 13,6 pCt. und 38.5 pCt. beträgt. Es haben also sowohl die Reisen nach und von außerdeutschen europäischen Häfen, als auch ganz besonders die nach und von außereuropäischen Häfen, allerdings weniger nach der Zahl als nach dem Raumgehalt der verkehrenden Schiffe, eine bedeutende Zunahme erfahren.

Aus einer weiteren zahlenmäßigen Zusammenstellung geht hervor, daß sich die Reisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen europäischen Häfen von 1898 bis 1902 nach der Zahl um 43,3 pCt. und nach dem Raumgehalt um 92,6 pCt. gehoben haben.

Bei den Reisen zwischen dem außerdeutschen Europa und den übrigen außereuropäischen Ländern und umgekehrt ist in dem gleichen Zeitraum eine Steigerung um 38,8 pCt. nach der Zahl und um 68,7 pCt. nach dem Raumgehalt eingetreten. Eine beträchtliche Zunahme sowohl der Schiffszahl als dem Raumgehalt nach weisen die Reisen deutscher Schiffe zwischen den deutschen Schutzgebieten auf, um 26,7 pCt. und 57,8 pCt.; zwischen diesen und den übrigen außereuropäischen Ländern und umgekehrt sind sie um 37,8 pCt. und 61,5 pCt. angewachsen. Die Reisen zwischen den übrigen außereuropäischen Ländern haben sich um 31,3 pCt. nach der Zahl und um 66,7 pCt. nach dem Raumgehalt vermehrt, hauptsächlich infolge des starken Anwachsens der Zwischenreisen, welche bremische und hamburgische Dampfer auf ihren regelmäßigen Fahrten von deutschen nach außerdeutschen Häfen und zurück gemacht haben.

Außerdem unternahmen ohne Angabe der Zahl ihrer Reisen Fahrten zwischen außerdeutschen Hafen im Jahre 1902 120 deutsche Schiffe mit zusammen 88 828 Reg.-Tons Raumgehalt gegen 86 Schiffe mit 52 749 Reg.-Tons im Jahre 1898.

Schließlich wird noch bemerkt, daß von den sämtlichen Seereisen der deutschen Schiffe im Jahre 1902 84,5 pCt. mit Ladung und 15,5 pCt. in Ballast oder leer gemacht wurden, gegen 83,3 pCt. und 16.7 pCt. im Jahre 1898.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Amerika Linie bestellte bei der Werft von G. Seebeck A.-G. in Geestemünde **einen Fracht- und Passagierdampfer** für die westindische Fahrt. Die Maße des Dampfers sind: 85,34 × 13,34 × 4,75 m. Die Maschine wird 1400 ind. Pf. erhalten.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie beauftragte die Howaldtwerke in Kiel mit dem Bau eines **schnellen Passagierdampfers** für die Fahrt zwischen Schanghai—Tsingtau und den nordchinesischen Häfen.

* * *

Die Firma M. Menzell & Co., Hamburg, bestellte bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft **zwei Dampfer** von etwa 5000 t Tragfähigkeit mit modernster Einrichtung für transatlantische Fahrt. Die Schiffe sollen bereits im Frühjahr 1905 geliefert werden.

* * *

Den Stettiner Oderwerken ist von einer Berliner Firma ein **Zweischrauben-Passagierdampfer** in Auftrag gegeben worden. Das Schiff erhält 120pferdige Compoundmaschinen mit Kondensation, entsprechend großen Kessel und wird vorne und hinten mit eleganten Kajüten versehen.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, wird für Rechnung der Firma Jörgensen & Wettern, Hamburg, ein Fischerdampfer erbaut, der in den nächsten Tagen zu Wasser gelassen werden soll. Das Schiff wird den Namen »**Jörgensen & Wettern**« erhalten.

* * *

Am 26. Oktober lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869 in Flensburg neuerbaute Dampfer »**Quinta**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 265′ 0″ × 37′ 8″ × 20′ 6″; Tragfähigkeit 2600 t bei 18′ 0″ Tiefgang auf See-Berufsgenossenschaftsfreibord. Eine Dreifach-Expansions-Maschine von 900 Pferdestärken wird dem Dampfer in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten in der Stunde geben. Der Dampfer ist speziell für die chinesische Küstenfahrt erbaut und dementsprechend mit allen Erfordernissen für die Kulifahrt, als Waschhäuser, Douchen und sanitären Anlagen in jeder Weise versehen.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Werft von Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbauanstalt, A.-G. in Stettin erbaute Schrauben-Frachtdampfer »**Christine Sell**« machte am 11. d. M. seine Probefahrt, auf der 9 Meilen erreicht wurden und die zur größten Zufriedenheit des Auftraggebers verlief. Das Schiff ist gebaut für Jonas Sell in Flensburg nach der Klasse ✠ 100 A. 4 K. E. des Germanischen Lloyd und hat eine Ladefähigkeit von 1050 Tons bei 4,1 m Tiefgang. Die Hauptabmessungen des Dampfers sind: 61,5 m × 9,2 m × 4,45 m. Die Maschine leistet 450 Pferdestärken.

* * *

Der neue Fischdampfer »**Max**« erzielte bei seiner am 15. Oktober vorgenommenen Probefahrt ein in jeder Beziehung so gutes Resultat, daß er von den Bestellern, den Herren Grundmann & Gröschel in Geestemünde, sofort übernommen wurde. Gebaut wurde er auf der Werft von G. Seebeck A.-G., Bremerhaven.

* * *

Am 22. Oktober machte der von der Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.-G. neu erbaute Fischdampfer »**Venus**« seine Probefahrt, die sich nach der Unterelbe bis unterhalb Glückstadt erstreckte und zur vollsten Befriedigung der Besteller ausfiel. Es wurden 11 Knoten erreicht. Der Neubau mißt: 35 × 6,75 × 4,02 m.

Blohm & Voss, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. Im Betriebsjahre 1903/04 sind 3 Dampfer von insgesamt 17,415 t Br.-R. und 8550 ind. Pf., außerdem der große Kreuzer »Friedrich Carl« und das für den eigenen Betrieb bestimmte Schwimmdock von 17500 t Tragfähigkeit abgeliefert worden. Im Bau verblieben außer dem großen Kreuzer »York« 5 Dampfer und 1 Schwimmdock für das Ausland. Die Beamten- und Arbeiterzahl hat 3752 betragen gegen 4216 im Vorjahre. An Abgaben für Kranken-, Unfall- und Invaliditäts-Versicherung sind insgesamt Mk. 170005,20 gezahlt worden. Die Abgaben an die Berufsgenossenschaft weisen auch in diesem Jahr eine Steigerung von Mk. 1,33 pro Kopf auf. Der nach Vornahme ausreichender Abschreibungen verbleibende Reingewinn gestattet die Verteilung einer Dividende von 7 pCt. gegen 9 pCt. im Jahre vorher.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die nach Ostasien bestimmte russische Ostseeflotte hat in der Nordsee des Nachts eine englische Fischerflotte, deren Fahrzeuge sie für verkappte Feinde hielt, bombardiert und ihr außer Materialschaden leider auch Menschenverluste zugefügt. Erklärlicherweise hat dieses unbegreifliche, von den Russen gewiß am meisten bedauerte Mißverständnis die englischen Gemüter ganz gewaltig aufgeregt. Nach den bisherigen Meldungen scheint glücklicherweise der Zwischenfall keinen verhängnisvollen Einfluß auf das politische Verhältnis beider Länder auszuüben. Die Gefahr lag natürlich vor, ist sie, wie man hoffen darf, beseitigt, dann waren die besonnene Haltung der englischen Regierung und die weitgehenste Genugtuung, zu der sich die russische Regierung bereit erklärt hat, die Ursache.

* * *

In Neufahrwasser ist seit dem 1. Oktober der s. Z. vom Nautischen- und vom Seeschifferverband beantragte Seelotsen-Nachtdienst eingeführt worden, der bei auflandiger Windrichtung bis zu einer Windstärke von etwa 5—6 der Beaufort-Skala aufrecht erhalten werden wird. Es werden von dem 41 Meter nördlich vom Leuchtturm der Lotsenstation aufgestellten Signalmaste für die Sturmwarnungen nachts Signale durch grüne und rote elektrische Glühlampen für ein- und ausgehende, sowie im Hafenkanal und -Bassin verkehrende Schiffe und Fahrzeuge — vorläufig probeweise — abgegeben. Die endgültige Einführung dieser Nachtsignale wird voraussichtlich später erfolgen.

* * *

Der Norddeutsche Lloyd hat mit der »Koninklijke Paketvaart Maatsch.«, Amsterdam, ein Abkommen geschlossen, wodurch die bisher in der ostindischen Fahrt bestandene Konkurrenz zwischen den beiden Gesellschaften, die sowohl auf die Frachten wie auf die Passagepreise gedrückt hatte, für eine lange Reihe von Jahren beseitigt worden ist. Infolgedessen sind bereits die Frachtraten erheblich erhöht worden.

* * *

In der ersten Hälfte des Monats November d. J. wird das Leuchtfeuer zu Wangeroog folgende Sektoreneinteilung erhalten: a. weißes dreiblitziges Feuer von 86.5—160.5°, b. weißes festes Feuer (bleibt unverändert) von 160.5—165.5°, c. weißes vierblitziges Feuer von 165.5—188°, d. weißes festes Feuer von 188—195°, dieses Feuer soll zur Einsegelung nach der alten Jade dienen, e. weißes dreiblitzigss Feuer von 195—217.5°, f. rotes festes Feuer (bleibt unverändert) von 217.5—229.5°, g. weißes vierblitziges Feuer von 229.5—250.5°, h. rotes festes Feuer (bleibt unverändert) von 250.5—263.5°, i. weißes dreiblitziges Feuer von 263.5—310°, k. rotes dreiblitziges Feuer von 310—316.5°. Die Peilung ist rechtweisend.

* * *

Der Truppen- und Pferdetransport nach Swakopmund wird Anfang November wieder erhöht werden. Es sind die beiden von der Woermann-Linie angekauften Bremer »Argo«-Dampfer »Alabama« und »Florida«, die die Namen »Erich Woermann« und »Eduard Woermann« erhalten werden, bereit gestellt. Beide sollen am 12. November von Hamburg nach Deutsch-Südwestafrika in See gehen.

* * *

Am 26. Oktober hat nach Swakopmund bestimmt »Gertrud Woermann« den Hamburger Hafen mit 408 Offizieren und Mannschaften, sowie mit 375 Pferden verlassen.

* * *

In der Untersuchung über die Ursachen zweier Unfälle auf Dampfer »B.« durch das Seeamt zu Hamburg, sagte der Herr Reichskommissar, »daß in einem dieser Fälle eine leuchtende Rettungsboje von großem Nutzen gewesen sein würde.«

* * *

Das Seeamt zu Hamburg entzog dem II. Maschinisten des Dampfers »H. W.« Herrn P. die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes, weil er unter dem Einfluß von Alkohol seine Wache auf See verlassen, und dadurch Reparaturen in der Maschine notwendig gemacht hatte.

* * *

Durch eine Verhandlung des Seeamts zu Bremerhaven wurde bei Lorelle Rocks (37° 24′ N. 80° 37′ O.), wo der Dampfer A. auf Grund kam, eine unkontrollierbare, in den Segelanweisungen nicht vermerkte nördliche Stromversetzung (stilles Wetter) festgestellt.

* * *

Ausland.

In der norwegischen Presse macht ein Kapitän Mitteilungen über ganz abnorme Stromverhältnisse bei Rockall und plaidiert, worin er gewiß dringende Unterstützung verdient, für eingehende Untersuchungen der Stromverhältnisse zwischen Flannan Isl. und dem einsamen Ozeanriff.

* * *

Zwei Vertreter der Britischen Trade Union sind nach den Vereinigten Staaten gereist, um mit den Vereinigungen der Hafenarbeiter in Nordamerika über einen Zusammenschluß der englischen und der amerikanischen Vereinigungen zu verhandeln. Man betrachtet dies als den ersten Schritt zur Schaffung einer »Weltvereinigung« der Hafenarbeiter.

* * *

In Paris wurden Verhandlungen zwischen Vertretern der Vereinigungen der Kapitäne und Offiziere in großer Fahrt in Marseille, Havre und Dünkirchen, der Vereinigung für die Küstenfahrt im Mittelmeer, der Vereinigung der Maschinisten in Marseille abgehalten, in denen ein Zusammenschluß zu einer »Fédération des Syndicats Maritimes de France« beschlossen wurde. Diese Vereinigung wird in Paris ein permanentes Bureau unterhalten, um die Interessen der Mitglieder zu vertreten.

* * *

Die russische Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen hat beschlossen, von den Reedern zu verlangen, daß sie an sichtbarer Stelle auf ihren Schiffen einen Vermerk über die Größe des Tonnengehalts machen, sodaß jeder von der Schiffsbemannung sehen kann, wie stark das Schiff befrachtet werden kann. Außerdem sollen die Schiffer für allzu starke Belastung der Schiffe auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können. Ferner sollen die Beträge der Strafsummen bedeutend erhöht werden.

* * *

Am 11. November soll in Paris über das Fortbestehen der Internationalen Segelschiffsreeder »Union« Beschluß gefaßt werden. Aus Vorbesprechungen, die in den Zweigvereinen bereits stattgefunden haben, darf der Schluß gezogen werden, daß die Vereinigung nicht, wie es viele ihrer Neider in England und den Vereinigten Staaten wünschen, auseinanderfällt.

* * *

Der Hafen von Tunis soll bedeutend verbessert werden. An Stelle des für Segelschiffe bestimmten, nur 7500 Quadratmeter großen Docks soll in einem anderen Teile des Hafens ein neues Dock von 18 000 Quadratmetern angelegt werden, dessen drei Ladungsdämme eine Länge von 192 Meter erhalten. Für die Verschiffung von Mineralien wird ein besonderes Dock gebaut.

Vermischtes.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. September 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	20	38	28	75
Beschädigungen . .	393	164	411	322

Nach Flaggen geordnet gingen im August 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	4	spanische	1	—
belgische	1	—	italienische	—	2
britische	11	14	japanische	3	1
argentinische	—	1	niederländische	—	—
dänische	—	—	norwegische	—	2
deutsche	1	1	russische	—	1
französische	1	6	schwedische	1	5
griechische	—	—	türkische	—	1

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 24. Oktober. Nachdem sich mehrere Mitglieder bereit erklärt hatten, Versuchen beizuwohnen, die mit dem Richer'schen Beleuchtungsapparat für Rettungsringe auf der Außenalster am 2. November vorgenommen werden sollen, erstattete Herr Navigationslehrer Weltzien im Namen einer Kommission folgenden Bericht über das Ergebnis von Prüfungen zwischen *den Wetterprognosen, die Herr Prof. Dr. Herrmann* aufgestellt hatte und den Dekadenberichten der Seewarte.

»Der Kommission, bestehend aus den Herren Meyer, Opitz und Weltzien haben vorgelegen die von Prof. Herrmann entworfenen täglichen Isobarenkarten des Nord-Atlantischen Ozeans für 42 auf einanderfolgende Tage, vom 1. März bis 11. April 1904. Zur Prüfung sind benutzt die von der Seewarte herausgegebenen dekadenweise erscheinenden täglichen Wetterkarten des Nord-Atlantischen Ozeans für dieselben Tage.

Die Kommission ging von der Ansicht aus, daß diese Wetterprognosen auf längere Zeit voraus auch schon dann für den Seemann von großem Nutzen sind, wenn die allgemeine Wetterlage und Luftdruckverteilung der prognostizierten gemäß eintrifft, und sind deshalb bei der Vergleichung als Treffer diejenigen Karten bezeichnet, auf welchen die allgemeine Luftdruckverteilung für den ganzen Nordatlantischen Ozean richtig angegeben war. Mit Halbtreffer sind solche Karten bezeichnet, wo auf der einen Seite des Ozeans die Luftdruckverteilung auf den Herrmann'schen Karten mit den wirklichen Verhältnissen übereinstimmte, jedoch auf der anderen Ozeanhälfte das prognostizierte Bild dem wirklichen gegenüber Abweichungen zeigte. Endlich als verfehlte Karten sind diejenigen bezeichnet, wo überhaupt keine Übereinstimmung zwischen der Herrmann'schen Karte und der zur Prüfung benutzten Karte der Seewarte zu erkennen war.

Bei der Prüfung nach diesen Gesichtspunkten ergab sich, daß von den 42 Karten 22 Treffer waren, von diesen eine Serie von 12 Treffern für 12 aufeinander folgende Tage vom 16. bis 27. März. Halbtreffer waren 13 und verfehlte 7, das ist in Prozenten ausgedrückt: 52,4 pCt. Treffer, 31,0 pCt. Halbtreffer, 16,6 pCt. Verfehlte Prognosen. Also in ungefähr der Hälfte der Fälle ist die Prognose im Allgemeinen eingetroffen.

Wenn nun auch der Zeitraum von 42 Tagen, über den sich diesse Prüfung erstreckt, zu kurz ist, um daraus ein abschließendes Urteil über den Wert dieser Art Prognosen überhaupt ziehen zu können, so glaubt die Kommission sich doch dahin aussprechen zu dürfen, daß eine Fortsetzung der Veröffentlichung dieser Prognosen für die praktische Schiffahrt wohl von Wert sei und daß aus diesem Grunde Herrn Prof. Dr. Herrmann Mittel und Wege geboten werden möchten, damit er, um den Prozentsatz der Treffer in Zukunft noch erhöhen zu können, Gelegenheit erhalte, sein System zu vervollkommnen.«

Nach einer längeren Aussprache wurde der Kommissionsbericht vom Verein angenommen und die Kommission ersucht, ihre Prüfungen noch weiter fortzusetzen. Ein Vertreter des (hier schon kurz besprochenen) Minimax-Apparates erklärte den Zweck, die Einrichtung und er zeigte die Gebrauchsweise dieses bekannten Feuerlöschmittels, um im Anschluß daran den Verein zu einem Versuche, der auf dem Moorkamp stattfinden soll, einzuladen. Mehrere Herren erklärten sich bereit, einer solchen Probe beiwohnen zu wollen. Über die Eigenschaften des von Herrn Simon zusammengestellten Nachtsignalsystems (Siehe S. 477. D. R.) stattete Herr Korvettenkapitän Rüdiger einen längeren Bericht ab, in dessen Verlauf er, ohne ein abschließendes Urteil abzugeben, den Standpunkt vertrat, daß das Morsesystem, weil es bekanntlich nur aus zwei verschiedenen Blicken, aus kurzen und langen bestehe, gegenüber dem Simon'schen, das drei Blicke, kurze, mittlere und lange vorsehe, den Vorzug der größeren Einfachheit habe. Von ihm und anderen Mitgliedern wurde auch die Frage geprüft und verneint, ob für ein Nachtsignalsystem auf Handelsschiffen überhaupt ein dringendes Bedürfnis vorliege. Nächste Sitzung am 31. Oktober.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 26. Oktober. Nach Erledigung der Eingänge und nachdem mehrere Herren zugesagt hatten, den zum 3. November in Aussicht genommenen Versuchen mit der Richer'schen Rettungsboje beiwohnen zu wollen, hielt Herr Kapitän *Reinicke* einen längeren Vortrag über *„Einfluß von Wind und Seegang auf die Fahrt von Dampfern."* (Wir kommen in nächster Nummer auf diesen Vortrag zurück. D. R.) Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit Sturmwarnungssignalen im Hamburger Hafen und mit der Frage, ob Schiffer für kleine Fahrt befähigt und berechtigt zum selbständigen Wachegehen auf Seeschiffen sein sollen. Zu beiden Gegenständen wird der Verein in nächster oder übernächster Sitzung Stellung nehmen. Hierauf wird von Herrn Kapt. Bendix mitgeteilt, daß das *Stiftungsfest am 26. November* stattfinde, und daß eine rege Beteiligung erwünscht sei, da die Einführung von Gästen nicht gestattet werde. Nächste Sitzung am 2. November. Tagesordnung: *1) ev. Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden der Schiffsbesatzung; 2) Schiffer für kleine Fahrt als Wachthabende auf Seeschiffen; 3) Sturmwarnungssignale im Hamburger Hafen.*

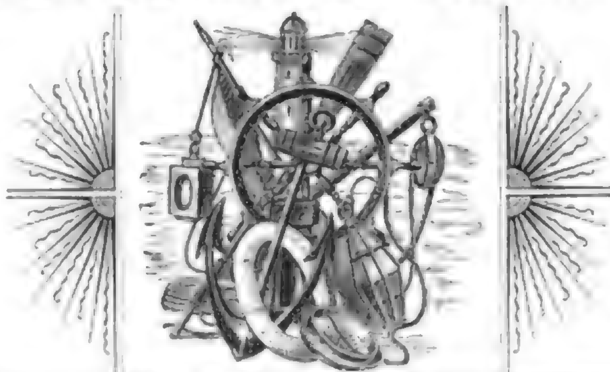
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat sich in mehreren Sitzungen mit der erneut vom Stettiner Verein angeregten Frage der *„Lichterführung vor ihren Ketten oder vor Drachen treibender Dampfer"* beschäftigt. Er ist, nachdem er die Vor- und Nachteile aller Lichterführungen — für manövrierunfähige, für fahrende und für ankernde Schiffe — geprüft und ferner untersucht hat, ob eine besondere von der Kaiserlichen Verordnung abweichende Lichterführung zu empfehlen sei, — zu der Überzeugung gelangt, daß es den Schiffsführern überlassen bleiben müsse, im Einzelfall die ihnen als geeignet erscheinenden Lichter zu führen.

Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg hat zu der kürzlich vom Stettiner Verein aufgeworfenen Frage: *„Ob Schiffer auf kleiner Fahrt zum Dienste von Wachthabenden auf See herangezogen werden dürften"*, — folgenden Standpunkt eingenommen:

»Von Stettin aus ist die Frage aufgeworfen, ob ein Mann, welcher das Examen für Schiffer auf kleiner Fahrt bestanden hat, kompetent ist, den Kapitän eines Seeschiffes auf der Brücke zu vertreten, d. h. Wache zu gehen. Bei dem zeitweise auftretenden Mangel an jungen Steuerleuten seien einzelne Kapitäne gezwungen worden, den II. Steuermann durch einen Bootsmann zu ersetzen. Dieser sei häufig ein Schiffer auf kleiner Fahrt, und da er, wie jeder Steuermann und Schiffer auf großer Fahrt, die Prüfung im Seestraßenrecht abgelegt habe, so sei es wohl nicht ganz ungerechtfertigt, wenn man sage, der Kapitän sei berechtigt, dem Schiffer auf kleiner Fahrt die Wache zu überlassen. — Zu dieser von Stettin aus aufgestellten Anschauung nahm die Versammlung einen etwas abweichenden Standpunkt ein. Zunächst verhindert das Gesetz, daß ein Schiffer auf kleiner Fahrt auf Seeschiffen Wache geben kann. Denn Schiffe von mehr als 400 cbm Raumgehalt müssen in jeder Fahrt, auch in der Küstenfahrt als Kapitän einen Schiffer auf großer Fahrt haben, und außerdem einen Schiffsoffizier, welcher im Besitze eines Patentes als Seesteuermann ist. Die Führung des Schiffes ist nun ohne Zweifel Sache des Kapitäns und könne als solche niemals zu den »einzelnen Dienstzweigen« gerechnet werden, für welche § 3 der Seemannsordnung einen beliebigen Mann als Vertreter des Kapitäns gestattet. Vielmehr sei hier § 3 der Seemannsordnung insofern in Betracht zu ziehen, als vorgeschrieben wird, daß die Stellvertretung des Kapitäns nur dem Steuermann, in Ermangelung eines solchen dem Bestmann obliegt. Die Schiffe, welche einen »Schiffer auf großer Fahrt« als Kapitän haben müssen, sind auch stets mit einem »Steuermann« zu besetzen, ein Schiffer auf kleiner Fahrt könnte aber nie als »Steuermann« anmustern, sondern nur als Bootsmann oder Bestmann, folglich könne er den Kapitän niemals in der Führung des Schiffes vertreten, d. h. er sei nicht kompetent, eine Wache zu übernehmen. Folgende Ansicht wurde einstimmig von der Versammlung zum Ausdruck gebracht:

»Nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen darf ein Schiffer auf kleiner Fahrt den Kapitän auf Seeschiffen nicht vertreten. Wenn der Schiffer auf kleiner Fahrt auch im Seestraßenrecht geprüft worden ist, so erscheint es dem Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine doch ausgeschlossen, daß man daraus eine Berechtigung konstruieren kann, den Kapitän in der Führung des Schiffes teilweise zu vertreten. Hier eine Grenze zu ziehen, wird unmöglich sein, und darum ist der Verein der Ansicht, daß der Vertreter des Kapitäns auf der Brücke unter allen Umständen ein »Seesteuermann« sein muß.«

Die Eingabe an den Hohen Bundesrat zum § 7a der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 wird in der nächsten Woche veröffentlicht werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

1904. No. 45. **Hamburg, den 5. November.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Der englisch-russische Zwischenfall, die Beschiessung englischer Fischer durch die russische Ostseeflotte, wird bekanntlich einem internationalen Schiedsgerichtshof zur Beurteilung überwiesen werden, der sich hauptsächlich mit der Schuldfrage beschäftigen soll. Bis zu seiner Entscheidung bleibt die russische Flotte in der Arosa Bai. Unbekümmert um den Ausfall der Untersuchung, hat sich Rußland bereit erklärt, volle Entschädigung an die Verunglückten zu zahlen. Schließlich — und Das ist für uns die Hauptsache — hat die russische Regierung dem Befehlshaber der Ostseeflotte Instruktionen zur Verhütung einer Wiederholung von Unglücksfällen erteilt, wie sie sich während des Aufenthalts der russischen Schiffe in der Nordsee leider an verschiedenen Stellen ereignet haben. Außer der englischen Fischerflotte haben bekanntlich auch ein deutscher und ein schwedischer Dampfer den russischen Granaten als Zielscheibe gedient. Aus dem Bericht des Führers vom deutschen Fischdampfer »Sonntag« läßt sich nichts entnehmen, woraus sich gegen die Schiffsführung ein Vorwurf über das Führen unerlaubter Lampen oder sonstwie über auffälliges Verhalten herleiten liesse. »Sonntag« lag auf den Hornsriff-Fischergründen seinem Gewerbe ob, als er plötzlich beschossen wurde. Und die Ursache des Bombardements auf die Fischerflotte? Der russische Admiral behauptet: inmitten der Fischerfahrzeuge schnelllaufende, kleine, Torpedobooten ähnliche Dampfer hin- und herfahren gesehen zu haben, auch will er und wollen seine Unterführer raketenartige Signale und Schüsse wahrgenommen haben. Aufgeregten Beobachtern, wie sie die Russen jedenfalls damals waren, konnte der Blick getrübt sein. Sie, die das Insichtkommen von Torpedobooten stündlich erwarteten oder befürchteten, glaubten in dem schnelllaufenden, zwischen den Fischerfahrzeugen hin- und herkreuzenden Dampfer des »Fischer-Admirals« ein Torpedoboot, das ersehnte Schreckgespenst, vor sich zu haben. In ihrer Annahme wurden sie bestärkt, als der kleine Dampfer farbige Leuchtkugeln (bestimmt für irgend eine Mitteilung an die Fischerboote) aufsteigen ließ. Und sie glaubten sich ihrer Sache ganz sicher, als sie einen schußartigen Knall (die Detonation der Leuchtkugeln) warnahmen. Eine verhängnisvolle Täuschung: herbeigeführt durch Unkenntnis über die Gebräuche in dem internen Betrieb englischer Fischereiflotten und durch überreizte Nerven. Zwar nur eine Mutmaßung, aber sie dürfte vielleicht den tatsächlichen Vorgängen entsprechen, falls nicht, wie es neuerdings heißt, die gesichteten Torpedoboote zur eigenen Flotte gehörten. — Daß die russischen Seeoffiziere nach dem bisherigen Verlauf des Seekrieges in großer Erregung leben, die sich zur Nervosität steigern konnte, als ihnen mitgeteilt wurde, daß ein japanischer Anschlag in der Nordsee beabsichtigt werde, ist durchaus begreiflich. Nicht aber entschuldbar für ihre Handlungsweise. Stimmen wir auch gewiß nicht in das Horn jener deutschen Presse, die, ebenso wie sie im Burenkriege die Engländer ständig beschimpfte,

jetzt täglich die Russen herabzusetzen versucht, so kurzsichtig sind wir nicht, den Vorwurf, die Handelsschiffahrt unnötig zu belästigen, können wir den russischen Seeoffizieren aber nicht ersparen. Wie oft haben wir seit dem Beginn des Krieges über Rücksichtslosigkeiten russischer Kriegsschiffe gegenüber den Handelsflaggen Neutraler gehört. Der deutsche Dampfer »Ponto« war das erste durch Mißverständnisse herbeigeführte Opfer; seitdem eine ununterbrochene Kette von Mißgriffen, die nur während einer kurzen Aktivität des Wladiwostock-Geschwaders unterbrochen wurde. C'est la guerre. — Schön, aber warum vernimmt man so gut wie garnichts Nachteiliges über die Flotte des anderen Kriegführenden? Der Sieger ist ruhiger, bedachter und hascht nicht nach Augenblickserfolgen. Ihm kommt es weniger auf Schädigungen von Handelsschiffen als auf die Vernichtung des Gegners an. Der bisher im Seekriege unglückliche Russe muß sich, weil der Feind die See beherrscht, damit begnügen, Kontrebande zu suchen. Mag sein. Uns scheint aber noch ein anderes Moment vorzuliegen: der Mangel an Verständnis des russischen Seeoffiziers für den Wert und die Bedeutung des Handelsschiffes als Faktor im Wirtschaftsleben. Die russische Handelsmarine ohne die Freiwilligenschiffe, ein Gemisch von Schiffsfragmenten, vermag dem russischen Offizier natürlich keinen Respekt einzuflössen. Er hat deshalb auch nur eine ungenügende Vorstellung von der wichtigen Rolle der Handelsflotte in anderen Ländern. Wüßte er ihren Wert besser einzuschätzen, wüßte er, was der Faktor »Zeit« im Seeverkehrsleben bedeutet, er würde irgend eines unkontrollierbaren Verdachtes wegen nicht, wie es die Kreuzer der Freiwilligenflotte gemacht haben, alle in Sicht kommenden Schiffe anhalten und visitieren. Diese Unkenntnis, man möchte auch sagen, Nichtachtung der Interessen neutraler Handelsschiffe, hat ihren schlimmsten Ausdruck jetzt in der Nordsee gefunden. Der Zwischenfall mit der Fischerflotte, der nebenbei noch durch Unkenntnis der, allerdings gesetzwidrigen, Gebräuche im Fischereibetriebe entstanden sein kann, und die Beschiessung der beiden Dampfer war für sie und alle Beteiligten ein Unglück, für die ganze übrige Handelsschiffahrt, soweit sie sich auf der Verkehrsstrasse Vigo—Ostasien in den nächsten Monaten bewegen wird, ein Glück. Wie viele harmlosen Fahrzeuge wären wohl noch von der russischen Flotte als verkappte Feinde angesehen, angefallen und angeschossen worden? Hoffentlich sind die Instruktionen der russischen Regierung an den Befehlshaber der Ostseeflotte so gehalten und haben eine solche Wirkung, daß die traurigen Zwischenfälle in der Nordsee den Abschluß in der langen Reihe von Mißverständnissen bilden, die, ohne das Ansehen der russischen Flotte gehoben zu haben, manchen Schaden und eine Menge Erbitterung unter neutralen Flaggen hervorrufen mußten.

* * *

Die Strandung des „Kurfürst" vor dem Oberseeamt.

Auf S. 269/70 haben wir uns eingehend mit der Sachlage vor und während der Strandung beschäftigt und unzweideutig ausgesprochen, daß sich nach dem Gesetz weder die Patententziehung des II. Offiziers, noch weniger aber der weitere vom Seeamt nicht bestätigte Antrag des Reichskommissars, auch dem Kapitän die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, rechtfertigen lasse. Die Beteiligung des Kapitäns an der Strandung war nicht einmal für den Ausspruch eines Verschuldens genügend, und dem II. Offizier konnte nur eine irrtümliche Auffassung der Sachlage vorgeworfen werden. Wenn wir damals hinzufügten:

> »Immerhin ist dem Kapitän und II. Offizier mit dem Antrag auf Patententziehung mehr als mit einem scharfen Verweis gedient, besteht doch für sie nun die Hoffnung, ihre Handlungsweise vor dem Kaiserlichen Oberseeamt rechtfertigen zu können. Hierzu wünschen wir ihnen aufrichtigen Erfolg«, —

dann zeigt es sich heute, wie berechtigt unsere Wünsche waren. Beide Herren sind rehabilitiert aus der oberseeamtlichen Untersuchung hervorgegangen, und von ihrem seemännischen Ruf ist der Makel genommen worden, sich unfähig in ihrer Stellung bewiesen zu haben. Wir werden später noch eingehender auf dieses Urteil des Kaiserlichen Oberseeamts zurückkommen, heute aber mag schon ausgesprochen werden, daß das Oberseeamt, wenn es den Tenor des seeamtlichen Spruches, soweit er sich auf den II. Offizier bezog, »als durchaus verfehlt« bezeichnet hat, der Anschauung Ausdruck gab, wie sie in hamburgischen Kapitäns- und Schiffsoffizierskreisen sofort nach Veröffentlichung des Spruches zur Sprache kam. ». . . . Der II. Offizier hat . . . . gezeigt, daß er nicht die Eigenschaften besitzt, welche von einem Schiffsführer verlangt werden müssen, und das Seeamt entzieht ihm daher die Befugnis, deutsche Kauffahrteischiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen. Die Befugnis, als Seesteuermann auf großer Fahrt zu fahren, wird ihm belassen,« — heißt es im Seeamtsspruch. Weshalb nicht einfach: die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes wird ihm entzogen, die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes belassen. Weshalb die Berufung auf seine Unfähigkeit als Schiffsführer, wo er doch die Dienste eines Steuermannes versehen hatte? Weshalb die Ankündigung, daß ihm »die Befugnis, als Steuermann auf großer Fahrt zu fahren,« belassen bleibe? Sollte damit auch eine Entziehung der Befugnis zur Schiffsführung in kleiner Fahrt — wozu das Steuermannspatent bekanntlich berechtigt — ausgesprochen werden, dann hätte im Satz vorher aber der Ausspruch fehlen müssen: daß ihm

nur die Befugnis zur Führung deutscher Schiffe jeder Größe in allen Meeren entzogen sei. Lauter Widersprüche. Vielleicht lassen sie sich erklären, wenn man die ganze Auffassung als eine Verlegenheitssache auffaßt. Man wollte nicht beide Anträge des Reichskommissars ablehnen, obgleich man ihre Nichtberechtigung auf Grund des Gesetzes schließlich doch einsehen mußte. Daher diese ungeheure Umschreibung des Willens, der bekundet werden sollte.

* * *

Protokollierungen vor Seeämtern.

Der Spruch des Seeamts zu Hamburg, das dem Lotsen v. Appen, weil er die Strandung des Dampfers »Helen Heidmann« in geistesumnachtetem Zustand herbeigeführt hat, die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzog, hat die Bestätigung des Kaiserlichen Oberseeamts gefunden. Bei der Nachprüfung des Beweismaterials bot sich dem Oberseeamt Gelegenheit, der Vorinstanz eine lückenhafte Protokollierung hier ebenso nachzuweisen, wie am 4. Oktober, als das Oberseeamt die Strandung des Dampfers »Parma« untersuchte. Diese Beurteilung gibt uns nachträglich Recht, wenn wir vor einigen Jahren, gegen den lebhaftesten Widerspruch, eine Verlesung der zu Protokoll aufgenommenen Aussagen für notwendig hielten und sie im Interesse der Kapitäne und Schiffsoffiziere forderten. Bei der erheblichen Wichtigkeit des Gegenstandes, schieben wir eine ausführlichere Besprechung bis zur Veröffentlichung der betreffenden Oberseeamtsentscheidungen auf.

* * *

Eine außerordentlich wichtige Entscheidung zur Seemannsordnung

hat das hanseatische Oberlandesgericht gefällt. Unter Hinweis auf § 37 Abs. 2 der Seemannsordnung, der bekanntlich feststellt, daß die Mannschaft im Hafen an Sonntagen mit Lösch- oder Ladearbeiten nicht beschäftigt werden darf, weigerte sich im Hafen von Rio de Janeiro die Mannschaft eines Dampfers, die Ladung zu löschen. Der Kapitän wurde nach Ankunft in Hamburg klagbar. Das Schöffengericht hielt die Weigerung der angeklagten Mannschaft für berechtigt, das Landgericht verurteilte die Angeklagten zu Geldstrafen und das hierauf von der Mannschaft angerufene Oberlandesgericht wies die Beschwerde kostenpflichtig ab und bestätigte das Urteil der Vorinstanz u. A. aus folgenden bedeutsamen Gründen:

»Die Seemannsordnung lasse keinen Zweifel darüber aufkommen, daß es die Absicht des Gesetzes ist, im Interesse der im Schiffsdienste unentbehrlichen Disziplin eine unbedingte Gehorsamspflicht der Schiffsleute gegenüber dienstlichen Anordnungen ihrer Vorgesetzten zu begründen. Mit dieser sowohl in § 34 wie in § 85 durch die Hinzufügung des Wortes »unweigerlich« noch besonders kenntlich gemachten Absicht des Gesetzgebers würde es unvereinbar sein, wenn es dem Schiffsmann gestattet sein sollte, die dienstlichen Befehle seiner Vorgesetzten vor deren Befolgung auf die materiellen Voraussetzungen ihrer Angemessenheit nachzuprüfen. Eine solche Auffassung finde auch keineswegs in dem Wortlaute des Gesetzes insbesondere nicht, wie die Revision annimmt, in der Existenz des § 37 d. S.-O. eine Stütze. Dieser Paragraph erkläre sich zur Genüge aus der Aufgabe des Gesetzes, neben den Pflichten der Schiffsmannschaft auch diejenigen des Kapitäns festzusetzen. So weit solche Festsetzung durch den § 37 erfolge, sei das Interesse der Schiffsmannschaft an der Befolgung dieser Vorschrift durch die Strafsanktion des § 114 Nr. 6 besonders und unbeschadet der *davon nicht berührten Gehorsamspflicht unter Gesetzschutz gestellt.* Die Rechtsauffassung des Vorderrichters, welcher eine Prüfung der Frage, ob die Voraussetzungen der Unzulänglichkeit oder Unaufschieblichkeit für die Anordnungen des Kapitäns im vorliegenden Falle vorhanden gewesen sind, als unerheblich ablehnt, sei daher als rechtsirrtümlich nicht zu erachten.«

Diese Entscheidung, noch mehr aber ihre Begründung ist von außerordentlicher Bedeutung. Stellt sie doch nicht blos für § 37 Abs. 2, sondern auch beispielsweise für §§ 34 Abs. 3, 38, 129, 130, wie überhaupt generell den im Interesse der Disziplin durchaus zu billigenden Grundsatz auf: daß der Schiffsmann zum Gehorsam gegenüber allen Befehlen des Kapitäns, soweit sie sich auf den Schiffsdienst beziehen, verpflichtet sei. Fordert der Kapitän die Verrichtung von Arbeiten, mit denen der Schiffsmann nach der Seemannsordnung nicht beschäftigt werden soll, so muß der Schiffsmann diese Arbeiten trotzdem vornehmen. Selbstverständlich steht ihm in solchen Fällen das Recht zu, den Kapitän wegen Überschreitung seiner Disziplinargewalt vor dem zuständigen Seemannsamt und gegebenenfalls vor den ordentlichen Gerichten zur Verantwortung zu ziehen. Das vorliegende Urteil des Oberlandesgerichts ist insofern noch besonders wichtig, als nach § 114 ad 6 ein Kapitän mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft wird, der den Bestimmungen des § 37 Abs. 2 zuwiderhandelt. Der Kapitän verstieß somit gegen das Gesetz, er beging eine für ihn strafbare Handlung, als er von den Leuten an einem Sonntage forderte, im Hafen von Rio de Janeiro die Ladung zu löschen. Wenn die Leute, weil sie sich zur Vornahme dieser Arbeit weigerten, trotzdem bestraft worden sind, dann interpretiert das Oberlandesgericht die Seemannsordnung in einem Sinne, der nicht nur bei allen Befürwortern für eine gute Disziplin Anklang finden wird, sondern der wohl auch dem Gesetzgeber vorgeschwebt hat, als er die §§ 34 Abs. 1 und 85 Abs. 2 verfaßte. Die Verhandlungen des Reichstages vom 18. und 25. April 1902 sprechen dafür. Wenn der Schiffsmann den dienstlichen Befehlen »unweigerlich« Folge leisten soll, wie es diese Paragraphen vorschreiben, dann steht ihm auch nicht eine Prüfung darüber zu, ob die Befehle

zweckmäßig, notwendig, dem Befehlshaber erlaubt oder für den Schiffsmann mit persönlicher Gefahr verbunden sind. Dieselbe Voraussetzung trifft auf die Bestimmung des § 96 ad 2 zu, die den Schiffsmann unter Strafe stellt, wenn er den Dienstbefehl eines Vorgesetzten nicht befolgt.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat ***Dr. Sievers.***

15) *Verletzung der Anzeigepflicht abseiten des Versicherungsnehmers.*

Der Kläger hatte 2000 Kisten Nudeln für die Reise von Buxtehude nach Hamburg mit dem Schiffe »Margaretha« bei der Beklagten versichert. Das Schiff ist unterwegs gesunken und die Ladung größtenteils verloren gegangen. Der dritte Teil der Kisten war auf Deck verladen, was indes der Beklagten beim Abschlusse des Versicherungsvertrages nicht angezeigt worden war. Die Beklagte machte daher Unverbindlichkeit der Versicherung geltend, da der Kläger diesen für die Beurteilung der Gefahr erheblichen Umstand verschwiegen habe. Der Einwand führte zur Abweisung der Klage.

Der Kläger hatte u. a. angeführt, daß er von der Anzeigepflicht als entbunden erachtet werden müsse, weil die Beklagte auch das Kasko des Schiffes »Margaretha« in Versicherung gehabt habe, und daher die Notwendigkeit einer ungewöhnlich großen Deckladung auch ohne Anzeige hätte erkennen können und müssen. Es sei Pflicht und Übung der Versicherer, sich bei Eingang eines Versicherungsantrages nach den Verhältnissen des Schiffes zu erkundigen und die Register einzusehen. Bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt hätte die Beklagte daher die Tragfähigkeit und den Kubikinhalt der von ihr selbst versicherten »Margaretha« feststellen können.

Das Reichsgericht sagt zu diesem Vorbringen, womit der Kläger nicht gehört wurde, folgendes:

Die Behauptungen genügen nicht, um eine Nachforschungspflicht der Beklagten zu begründen, auf deren Verletzung sich der Kläger stützen könnte. Es handelt sich nicht einmal um die bloße Kenntnis von den Größenverhältnissen des Schiffes, sondern es würde auf Seiten der Beklagten noch eine besondere Berechnung anzustellen gewesen sein. Dazu ist der Ladungs-Versicherer aber nicht deswegen verpflichtet, weil er zufällig auch Kaskoversicherer ist. Ob die Assekuradeure tatsächlich die Register einsehen, um sich daraus zu informieren, ist ohne Belang. Die Namensangabe des Schiffes bei der Güterversicherung mag zwar nicht nur die Bedeutung haben, die Versicherung zu identifizieren, sondern auch dem Versicherer Gelegenheit zu geben, sich über das gewählte Schiff und dessen Tauglichkeit für die Reise zu unterrichten. Dies führt aber nicht dazu, ihm dem Versicherungsnehmer gegenüber eine rechtliche Verpflichtung aufzubürden, alle aus der Kenntnis des Schiffes möglichen Feststellungen zu treffen. Der Wert und die Bedeutung der Anzeigepflicht besteht gerade darin, daß sich der Versicherer darauf verlassen darf, daß der Versicherte einen ihm bekannten, Gefahr erhöhenden Umstand besonders mitteilt.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 21. September in Sachen Hastedt :/: Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft. Rep. I. 182/04.

Die sogenannten „Unsichtbaren Feinde des Seemanns" und das Orderbuch.

Von Kapt. M. G.

(Fortsetzung.)

Zunächst stoßen wir hierbei auf einen Satz des Verfassers, der geradezu von einer ganz unbegreiflichen Auffassung der Disziplin an Bord zeugt: »Mündliche Orders dürfen nur im Notfalle angenommen werden.« Also in das Belieben des Untergebenen soll es gestellt sein, ob er überhaupt einen Befehl *annehmen* will oder nicht. Was ist Notfall, wer interpretiert Notfall? Erst soll sich der Kapitän mit seinen Untergebenen herumstreiten, ob ein Notfall vorliegt oder nicht; vielleicht gelingt es ihm, nach mehrstündigem, heftigen Disputieren letzteren zu überzeugen, daß wirklich ein Notfall vorliegt, und er sich zur Annahme des Befehls wohl oder übel bequemen müsse. Vielleicht gelingt es ihm nicht. »Nein, Sie sollen und müssen die Order erst niederschreiben, schwarz auf weiß will ich sie haben, ich nehme sie so auf keinen Fall an!« repliziert am Ende der Untergebene. — Um des Himmelswillen, welche Zustände sollen mit solchem Orderbuch geschaffen werden? Auf einem Schiffe mit solchem zwangsweise eingeführten Orderbuch wäre niemand seines Lebens einen Augenblick sicher, vollends dann, wenn Zwistigkeiten zwischen dem Führerpersonale obwalteten. Alle Grundlagen der so notwendigen Disziplin wären zerstört. Und da soll ein Kapitän seine Stellung nicht richtig auffassen, wenn er über eine vorgeschlagene Einrichtung den Stab bricht, die an Stelle der bisherigen Ordnung die Unordnung, an Stelle der Sicherheit, wie sie eben auf See erreichbar, die Unsicherheit setzen würde!

Eine Ahnung scheint übrigens den Verfasser doch zu beschleichen, daß es mit seinem Vorschlage nichts ist und nichts sein kann, denn er sagt: »Die Hauptschwierigkeit würde voraussichtlich darin bestehen, von der See-Berufsgenossenschaft eine derartige obligatorische Vorschrift zu erlangen.« Darin hat er gewiß recht; solche Vorschriften, die alle Disziplin über den Haufen werfen, werden nie kommen und nie kommen können, ganz abgesehen von der Unmöglichkeit der Einführung eines fürchterlichen Schreibwerks. Dann meint er: »Jedem Schiffsführer bliebe es ja unbenommen, das Orderbuch, wie er es sich vorstellt, einzuführen.« Auf dem weiten Erdenrund wird wohl kein Kapitän zu finden sein, der fast alle Autorität und die Gewalt über sein Schiff dadurch aus den Händen gibt, daß er bestimmt, mündliche Order brauchen nur im Notfalle angenommen zu werden; daß er bestimmt, »so lange ich bei meinem Erscheinen auf der Brücke nicht ausdrücklich sage, ich wünsche das Kommando zu übernehmen (S. 392), sind Sie als wachthabender Offizier verpflichtet, so zu handeln, als ob ich gar nicht da wäre.«

Notfall! Was ist Notfall? Was dem einen als Notfall erscheint, ist dem andern z. B. bei Ausweichmanövern nicht Notfall; »es wäre doch alles klar gegangen«, sagt dieser. Was in einem Augenblick nicht Notfall ist, wird es nach Ablauf weniger Minuten oder Sekunden. Und umgekehrt, wo nach einer, aber stets einseitigen Auffassung der Sachlage jetzt Notfall vorliegt, ist im nächsten Augenblick jede Gefahr verschwunden. Über das Vorhanden- oder Nichtvorhandensein eines Notfalls kann endlos gestritten werden, solange, bis die Streitenden mit ihrem Schiff in Grund und Boden gerannt werden und noch länger, wenn sie das Glück haben, mit dem Leben davon zu kommen.

Solche Instruktionen kann auch der Kapitän garnicht geben, sie hätten gar keine Gültigkeit, sie ständen mit den Gesetzen in Widerspruch. Der Kapitän ist der Führer seines Schiffes und der oberste Befehlshaber an Bord; seinen Befehlen, in welcher Form sie auch gegeben werden, muß unbedingt nachgekommen werden. Und die mündliche Form ist die Regel, und wird und muß auch stets die Regel bleiben. Hätte er die direkte mündliche Befehlsabgabe versäumt; hätte er seinen Posten verlassen, nach Tinte und Feder gesucht, oder nach Papier, seinen von Wasser triefenden Ölrock ausgezogen und sich nun endlich, nachdem er Deck hätte Deck sein lassen, in der geschützten Kammer zur schriftlichen Niederlegung des Befehls hingesetzt — inzwischen wäre aber dem Schiffe ein Unfall zugestoßen, der schreibselige Kapitän wäre so sicher, wie schwarz nicht weiß ist, der allein Schuldige. Die Instruktion wäre allerdings dann bei der Seeamtsverhandlung, aber in einem ganz anderen Sinne, wie der Herr Verfasser meint, das *„wertvollste Beweismaterial“* (S. 381). Das Schwarz-auf-Weiß-Geschriebene (ebenda) würde aber auch, ebenfalls im schnurstracks entgegengesetzten Sinne, das »wertvollste Beweismaterial« liefern, es würde gegen die Befähigung beider, also sowohl gegen den Kapitän, wie gegen den Offizier sprechen, wenn letzterer unter Berufung auf die papierene Instruktion einen mündlichen Befehl nicht befolgt, oder wie der Verfasser sagt, *„nicht angenommen“* hätte. Sie würden nach einem Unfall beide sicherlich als zu leicht auf der Wagschale der Gerechtigkeit gefunden; sie würden beide ihr Patent verlieren, falls das ganze Schiff durch ihre papierene Weisheit zu Grunde gegangen wäre. Ohne bindende Vorschriften können solche Dinge überhaupt nicht eingeführt werden, und diese werden nie kommen.

Ich weiß nicht, wie sich der Verfasser das vorstellt: der Kapitän soll bei seinem Erscheinen auf der Brücke oder an Deck, man kann ja auch ein großes Segelschiff annehmen, dem Wachthabenden mitteilen, er wünsche persönlich das Kommando zu übernehmen. Wer das Seeleben aus langjähriger Erfahrung kennt, wer die Gewohnheiten an Bord großer Schiffe, sowohl Segler als Dampfer, kennt, wie sie sich unter der Einwirkung all der in Betracht kommenden Verhältnisse naturnotwendig entwickelt haben — der kann meines Erachtens (es ist ja möglich, daß ich fehlgehe) gar nicht zu der Ansicht gelangen, daß eine derartige Einrichtung, eine derartige Neuerung sich je einbürgern könne, überhaupt durchführbar wäre. Zwar meint der Verfasser: »Mit allgemeinem Brauch, Mode und dergl. *Redensarten* würde dann Niemand mehr kommen.« Wie geringschätzig scheint er von tief eingewurzelten Gewohnheiten und Gebräuchen zu urteilen, die sich wahrlich nicht willkürlich, sondern unter der Einwirkung und dem Drucke der Umstände ausbilden und nun von selbst entfalten. Diese Gebräuche sind ein Teil der Seefahrer-Existenz geworden; sie können nicht einfach durch einen Federstrich, den irgend jemand beliebt, weggewischt und ausgerottet werden, so wenig wie die Sitten und Gewohnheiten eines ganzen Volkes über Nacht zu ändern sind. Das eine wie das andere könnte mancher wohl gar, um die so äußerst markige Ausdrucksweise des Verfassers, die sich so angenehm bemerkbar macht, anzuwenden, eine »geradezu hirnverbrannte Idee« nennen.

Wie war es bisher, wie ist es jetzt, und wie wird es bleiben? Der Kapitän erscheint auf der Brücke. Wir übergehen, daß er vielleicht nach diesem oder jenem fragt, wie die Umstände es eben fügen, oder der Offizier ihm sofort über dies oder jenes Mitteilung macht. (Schluß folgt.)

Der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag und der Nebengesetze vom Standpunkte der Transportversicherten*).

Von Theodor Rodenacker.

I.

Unter dem 12. Mai 1901 ist das Reichsgesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen, das sogenannte Aufsichtsgesetz erlassen worden, welches die öffentlich-rechtliche Seite des privaten Versicherungswesens regelt. Die wichtigste Vorschrift dieses Gesetzes ist die Schaffung einer Aufsichtsbehörde, nämlich des Kaiserlichen Aufsichtsamtes für Privatversicherung, welchem es obliegt, die Durchführung derjenigen Vorschriften zu sichern, welche in bezug auf die Errichtung und die Geschäftsführung der Versicherungsunternehmungen in diesem Gesetze enthalten sind. Die Befugnisse des Aufsichtsamtes sind sehr weitgehende, und es könnte in der Tat in Frage kommen, ob es bereits geeignet erscheint, nach so kurzer Zeit seiner Wirksamkeit die privatrechtliche Seite des Versicherungswesens zu regeln, wenn dabei nicht in Betracht zu ziehen wäre, daß das Aufsichtsgesetz in seinem § 116 außer der Versicherung gegen Kursverlust, die doch eigentlich gar keine Versicherung ist, sondern ein Börsengeschäft, die Transportversicherung und die Rückversicherung von Zulassungspflicht und Aufsicht frei läßt.

Als der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag nebst Nebengesetzen, aufgestellt im Reichs-Justizamte, im Jahre 1903 im Buchhandel erschien, war deshalb, abgesehen von den allgemeinen Grundsätzen des Gesetzes, besonders die Behandlung der Transportversicherung von großem Interesse. Es mag sofort gesagt werden, daß die Erwartungen, welche von den Versicherten dieses Versicherungszweiges gehegt worden waren, durchaus enttäuscht wurden. Anstatt die Nichtanwendung des Aufsichtsgesetzes durch die Sicherung des Versicherten mittels zwingender Vorschriften wenigstens in einigen wichtigen Punkten zu ersetzen, sind durch § 177 des Entwurfs die sämtlichen zwingenden Bestimmungen für die Transport-Versicherung ausdrücklich aufgehoben. Während also die Versicherten aller anderen wichtigen Versicherungszweige sowohl durch das Aufsichtsgesetz, als auch durch zahlreiche zwingende Bestimmungen im Entwurf geschützt sind, bleiben die Versicherten in der Transportversicherung der sogenannten »freien Vereinbarung« mit den fest zusammengeschlossenen Verbänden der Versicherer überlassen.

Zwei Gründe für dieses Verfahren gibt die Begründung des Entwurfs auf Seite 51: die Versicherten besäßen in der Regel hinreichende Geschäftskunde, um selbst für die Wahrung ihrer Interessen zu sorgen; und es verlange die Bedeutung, welche die Transportversicherung im internationalen Rechtsverkehr habe, daß dem Versicherer die Möglichkeit nicht geschmälert werde, seine Versicherungsbedingungen den Gesetzen und Verhältnissen des Auslandes anzupassen.

Der erste Grund ist weder richtig noch zutreffend. Der weitaus größte Teil der Transportversicherten, nämlich die Eigentümer der Gütertransporte, haben von den Versicherungsbedingungen nicht die geringste Kenntnis und können diese auch gar nicht haben, weil die Bedingungen nicht auf den Policen stehen; deshalb ist dieser Grund nicht richtig. Nicht zutreffend ist er, weil selbst diejenigen Versicherten, welche die hinreichende Geschäftskunde haben, den Verbänden der Versicherer gegenüber keine Macht haben, irgend etwas durchzusetzen. Eine Ausnahme findet nur da statt, wo der Versicherte in der Lage ist, seine Risiken im Auslande zu decken.

Der zweite Grund aber enthält geradezu einen Widerspruch in sich. Wenn der Versicherer dem Versicherten mit Rücksicht auf das ausländische Recht günstigere Bedingungen geben will, so wird der Versicherte dies gern annehmen; will der Versicherer das ausländische Recht als Vorwand benutzen, um schlechtere Bedingungen durchzuführen, so soll der Versicherte dagegen geschützt werden. Aber ferner, welchen Grund soll es denn haben, daß die deutschen Transportversicherer ihre für deutsche Versicherte bestimmten Versicherungs-Bedingungen den Gesetzen und Verhältnissen des Auslandes anpassen? Wenn sie im Auslande Geschäfte machen, werden sie dies doch immer nach den Gesetzen des Auslandes tun müssen. Der Hamburger Versicherer kann in London eine Versicherung nicht anders geben, als nach Lloyds' oder einer der Kompagnien Bedingungen.

Es ist sehr bedauerlich, daß die Verfasser der Begründung des Entwurfes nicht schon vor der Veröffentlichung Sachverständige von der Seite der Versicherten über die Transportversicherung gehört haben.

II.

Die Transportversicherung ist der einzige Versicherungszweig, welcher in seinem einen Teile, soweit nämlich der reine Seehandel in Betracht kommt, bis jetzt gesetzlich geregelt ist. Die Versuche, welche in der Kommission zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches im Jahre 1858 gemacht waren, allgemeine Bestimmungen für sämtliche Versicherungszweige in das Handelsgesetzbuch aufzunehmen, fanden Widerspruch und wurden fallen gelassen. So ist nun die Seetransportversicherung der einzige Versicherungszweig, der bisher eine gesetzliche Regelung in Deutschland gefunden hat. Das hat zwar dazu geführt, daß die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches jetzt in vieler Beziehung veraltet sind. Andererseits aber haben die hauptsächlichsten Versicherungsmärkte in Deutschland diesen Abschnitt des Handelsgesetzbuches überhaupt nicht ihren Versicherungsverträgen zugrunde gelegt; sie haben ausschließlich auf Grund der von ihnen aufgestellten, von Zeit zu Zeit revidierten »Allgemeinen Versicherungsbedingungen« versichert, und die Paragraphen des Handelsgesetzbuches konnten von der Rechtsprechung nur subsidiär angewendet werden. Wie unter diesen Umständen die Begründung des Entwurfes auf Seite 53 unten behaupten kann, daß sich die Vorschriften des Handelsgesetzbuches im allgemeinen wohl bewährt hätten, ist nicht verständlich. Es scheint, als ob den Ausarbeitern des Entwurfes diese tatsächlichen Verhältnisse nicht bekannt geworden sind.

Nun geht der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag von dem Standpunkte aus, daß die sämtlichen Versicherungszweige in einem einzigen Gesetze geregelt werden

---

*) *Anmerkung der Redaktion.* Unter dem Titel »Transportversicherungsgesetz« fordert das II. Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins die Mitglieder zu einer Stellungnahme über dieses nicht jedem Leser geläufige Thema auf. Um die nautischen Kreise mehr mit dieser Materie vertraut zu machen, ersuchten wir Herrn Th. Rodenacker, Danzig, der die Anregung zur Besprechung gegeben hat, in der »Hansa« zu diesem Gegenstand das Wort nehmen zu wollen. Herr Rodenacker hat sich hierzu in dankenswerter Weise bereit erklärt, indem er uns einen Aufsatz zur Verfügung stellte, den er am 15. Oktober in den »Mitteilungen des Verbandes Ostdeutscher Industrieller« veröffentlicht hat; in einem nur im Kreise seiner Mitglieder verbreiteten Blatte. Da wir nun nachträglich erfahren, daß sich auch der nächste Vereinstag mit den vom Danziger Reeder- und Nautischen Verein ausgearbeiteten Entwurf zu einem Transportversicherungsgesetz beschäftigen und daß Herr Rodenacker das Referat erhalten wird, glauben wir den Wünschen der Leser durch Veröffentlichung der erwähnten Abhandlung von Herrn Rodenacker zu entsprechen.

müssen, welches zunächst einen allgemeinen Teil enthält, der für sämtliche Versicherungszweige gelten soll. In besonderen Abschnitten, nach genereller Teilung in Schadensversicherung und Personenversicherung, soll dann für die einzelnen Versicherungszweige das Vertragsverhältnis näher bestimmt werden. Mit diesen Grundsätzen steht es offenbar in Widerspruch, daß nicht allein einer der wichtigsten Zweige, nämlich die Seetransportversicherung, außerhalb des Gesetzes bleiben soll, sondern auch, daß die Transportversicherung eine ganz verschiedene gesetzliche Regelung finden soll, je nachdem sie sich auf Binnentransport oder auf Seetransport bezieht. Als bekannt wird übrigens vorausgesetzt werden dürfen, daß die Kaskoversicherung, also die Versicherung der Schiffe, zur Transportversicherung gehört.

Gegen diese Art der Behandlung der Transportversicherung wandte sich ganz allgemein die Kritik. Auch die Versicherungs-Gesellschaften erkannten an, daß eine gemeinsame Regelung der gesamten Transportversicherung notwendig sei. Sie stellten es zwar als zweifelhaft hin, ob diese Regelung im Gesamtgesetz, also durch Herausnahme der Seeversicherung aus dem Handelsgesetzbuche, oder im Handelsgesetzbuch durch Einfügung der Binnentransportversicherung, oder in einem besonderen Gesetze stattfinden solle, welches nur die gesamte Transportversicherung umfaßt; es scheint aber, als ob sie sich dieser letzten Alternative zuneigen. Die Versicherten müssen aber ein besonderes Gesetz fordern, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Aufnahme der Binnentransportversicherung in das Handelsgesetzbuch würde nach dem dürftigen Inhalt des einen Nebengesetzes, nämlich des: »Gesetzentwurfes, betreffend die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Seeversicherung«, offenbar zur Folge haben, daß auch die Binnentransportversicherung, welche gegenwärtig in manchen Bedingungen für den Versicherten günstiger ist, als das Handelsgesetzbuch in der Seeversicherung, den in vieler Beziehung veralteten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches unterworfen werden würde. Es wird auch sehr schwer sein, die Binnenversicherung in die Paragraphen des Handelsgesetzbuches einzufügen. Es müßten bei jedem Abschnitt erst ein allgemeiner Teil für die gesamte Transportversicherung und dann besondere Vorschriften für die beiden Zweige kommen. So würde der ganze Abschnitt des Handelsgesetzbuches sicherlich an Übersichtlichkeit verlieren.

Die Aufnahme der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Seeversicherung in ein allgemeines Gesetz über den Versicherungsvertrag empfiehlt sich aber auch aus dem Grunde nicht, weil eine sehr große Anzahl von Bestimmungen des neuen Entwurfes auf die Transportversicherung, wie dies nicht nur die Versicherer, sondern auch die Versicherten anerkennen, unanwendbar sind. In der Transportversicherung muß z. B. nicht, wie in den anderen Versicherungszweigen, dem Versicherer der Versicherte, sondern gerade in den wichtigsten Teilen: Abschluß, Anzeige usw., der Versicherungsnehmer gegenüber gestellt werden. Sodann paßt der ganze Abschnitt über die Gefahrerhöhung nicht für die Transportversicherung, sondern bedarf für sie einer gründlichen Umarbeitung. Fernere Vorschriften, welche für die Transportversicherung erforderlich sind, betreffen den absoluten Charakter der Taxe, die Bestimmungen über die Veräußerung des versicherten Gegenstandes und über den Konkurs des Versicherers. Ganz besonders aber darf in der Transportversicherung der Versicherte nicht in so weitgehender Weise gegen die Folgen seines eigenen Verschuldens geschützt werden, wie dies bei den anderen Versicherungszweigen durchaus wünschenswert erscheint.

Es empfiehlt sich daher, für die Transportversicherung ein besonderes Gesetz zu erlassen. Ein solches Verfahren hätte ja auch seine Analogie in der Unfallversicherungs-Gesetzgebung, da auch hier von dem allgemeinen Gewerbeunfallgesetze wegen der eigentümlichen Verhältnisse des Seeverkehrs ein besonderes Seeunfallversicherungsgesetz abgezweigt ist. Es kann nur eine Stimme darüber geben, daß diese Abzweigung gerade für die Versicherten in jeder Weise segensreich gewirkt hat.

Die eigentümliche Gefahr der Transportversicherung ist die Bewegung. Mit dem Anfang und Ende der Bewegung der versicherten Sache fängt die Gefahr an und endet sie; viele Versicherungsfälle während dieser Zeit sind nicht der Transportversicherung eigentümlich, sondern solche der anderen Schadensversicherungszweige. Diese Natur der Transportversicherung macht ihre Regelung in einem besonderen Gesetze zur Notwendigkeit.

III.

Die Hauptgesichtspunkte, nach denen ein Transportversicherugsgesetz entworfen werden sollte, sind die folgenden:

Es muß zunächst eine richtige Verteilung der Rechte und Pflichten der Vertragschließenden angestrebt werden. In dieser Beziehung trifft der Entwurf, wenn man die Bedürfnisse der Transportversicherung zugrunde legt, in vielen seiner Bestimmungen nicht das Richtige.

Zu weit zugunsten des Versicherten geht er in den §§ 7 bis 9, welche dem Versicherer nur dann gestatten, einen Rechtsnachteil für den Versicherten als Verletzung einer Obliegenheit festzusetzen, wenn diesen der Vorwurf der Arglist oder, in manchen Fällen, ein Verschulden trifft. Dies muß bei der Transportversicherung durch die Bestimmung ersetzt werden, daß der Versicherte in der Regel sein Verschulden zu vertreten hat.

Zu weit geht ferner nach der gegenwärtig noch allgemein herrschenden Anschauung der Entwurf im zweiten Titel, welcher die Anzeigepflicht und die Bestimmungen über eine Gefahrerhöhung behandelt. Auch hier dürfen nach dem Entwurfe nachteilige Folgen den Versicherten nur treffen, wenn ihn ein Verschulden trifft. Bei den eigentümlichen Verhältnissen der Transportversicherung aber, wo dem Versicherer das Risiko selbst viel ferner liegt und er sich in bezug auf die Gefahrumstände auf die Angabe des Versicherten unbedingt muß verlassen können, muß der Versicherte die Richtigkeit seiner Angaben unbedingt vertreten. Diese Forderung ist auch nicht so schwer zu erfüllen, wie es wohl scheinen mag. Wenn der Versicherte anzeigt, das Schiff, in dem er verladet, habe die erste Klasse im Germanischen Lloyd, während das Schiff diese Klasse in Wahrheit eben verloren hat, so ist die Anzeige falsch, und der Versicherer braucht nicht zu leisten. Zeigt der Versicherte dagegen an, nach Angabe der Schiffsmaklerfirma X. Y. & Co. habe das Schiff die erste Klasse, so ist diese Anzeige, vorausgesetzt, daß sie an sich zutrifft, eine richtige Anzeige, selbst wenn die Klasse inzwischen gelöscht sein sollte.

Ebenso muß bei der Transportversicherung der Versicherte bereits eine Gefahrveränderung, die von ihm herbeigeführt ist, vertreten, nicht nur eine Gefahrerhöhung; denn in der Transportversicherung kann der Versicherte nie wissen, ob ein Umstand, den er nur als Gefahrveränderung erkennen kann, nicht für den Versicherer eine Gefahrerhöhung bedeutet. Wenn z. B. der Versicherte in dem erstklassigen Dampfer A Güter im Werte von 30 000 Mk. versichert hat, und die Güter nachher mit seiner Zustimmung tatsächlich im ebenso erstklassigen Dampfer B verladen werden, so hält der Versicherte dies für keine Gefahrerhöhung. Wenn aber der Versicherer im Dampfer B bereits anderweitig für 30 000 Mk. Güter versichert hat, so bedeutet diese Gefahrveränderung für ihn eine Gefahrverdoppelung.

(Schluß folgt.)

Einfluß des Windes und Seeganges auf die Geschwindigkeit der Dampfer*).

Die Seewarte hat ein Buch in Arbeit, das unter dem Namen Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean im April 1905 erscheinen soll. Ich wurde mit der Bearbeitung der einzelnen Dampferwege beauftragt, und bei dieser Arbeit stellte sich heraus, daß die besten Wege gar nicht angegeben werden können ohne Anhaltspunkte für die Beziehungen zwischen Dampfergeschwindigkeit und Windstärke und Seegang. Da ich nun selber keinen Dampfer gefahren habe, die Erfahrungen eines Einzelnen aber doch auch nicht ausgereicht haben würden, so wandte ich mich zunächst mit Fragen an meine Bekannten und kam schließlich dazu, Fragebogen zu formulieren und an solche Dampferkapitäne zu schicken, von denen ich hoffen durfte, sie beantwortet zu erhalten. Es ist nicht leicht, solche Fragebogen zu beantworten, wenn man gewissenhaft ist. Das wurde mir von manchem der Herren mitgeteilt, und recht viele Fragebogen habe ich auch nie wieder gesehen, aber Dank der Bereitwilligkeit unserer aktiven Seeleute, einer guten Sache zu dienen, habe ich doch 16 recht sorgfältig und gewissenhaft beantwortete Fragebogen erhalten und ich möchte den Herren hier noch einmal meinen Dank aussprechen.

Die Anzahl 16 ist nun zwar allerdings nicht sehr groß, aber wenn wir uns recht überlegen, so repräsentieren diese 16 beantworteten Fragebogen doch eine große Summe seemännischer Erfahrung, und als ich daran ging die Resultate zusammenzustellen, erkannte ich bald, daß sie alle dasselbe Bild ergeben, wenn auch die einzelnen Angaben vom Mittel etwas abweichen. In den Tabellen, die ich zusammengestellt habe, habe ich die größten Abweichungen einzelner Angaben von den Mittelwerten mit angegeben, weil man dadurch Aufschluß über die wahrscheinlichen Grenzen erhält, innerhalb derer die Mittelwerte richtig sind, und ich will gleich sagen, daß die größten Abweichungen der Angaben von 2—6 Sm stündlicher Geschwindigkeit sich fast ausnahmslos bei Windstärke und hohem Seegange von vorn finden. Bedenken wir nun aber, daß die Windstärke und die Stärke des Seeganges nur geschätzt wird und daß bei Einreihung der Schiffe in Klassen etwas gewaltsam verfahren werden mußte, so ist diese Abweichung, die ja doch auf See alle Tage vorkommt, gewiß nicht übermäßig groß. Wir alle wissen ja auch, wie außerordentlich verschieden nicht nur die Schiffe und ihre Maschinen, ihr Feuerungsmaterial, Tiefgang, Trimm, Bodenbeschaffenheit usw. sind, sondern auch wie unendlich mannigfaltig auch die Windstärken und der Seegang und ihr Verhältnis zu einander ist. Grade diese große Mannigfaltigkeit brachte mich aber wieder zu der Überzeugung, daß dem Seemann nicht mit Zahlen gedient ist, die für ganz genau bestimmte Verhältnisse ganz genau sind, sondern daß der Seemann nur gewisse Anhaltepunkte braucht, Verhältniszahlen, zu denen er seinen besonderen Fall in Beziehung setzen muß.

Aus den Fragebogen habe ich nun zunächst Tabellen abgeleitet, indem ich die Schiffe ihrer Größe und Geschwindigkeit nach in vier Klassen teilte und aus den Tabellen habe ich das Folgende abgeleitet: (Ist auf Seite 506/507 bereits veröffentlicht worden. D. R.)

In den Tabellen habe ich die Geschwindigkeit bei Windstärke 4 und gewöhnlichem Seegang von vorn als normal angenommen, was zweckmäßig erschien, weil die Tabellen dadurch an Übersichtlichkeit gewannen und weil der moderne Ozeandampfer auf Windstärken unter 4 keine Rücksicht zu nehmen braucht. Es ist aber nicht zu verkennen, daß bei kleinen Dampfern von 10 Knoten und weniger Geschwindigkeit auch schon so geringe Windstärken von vorn eine merkbare Einbuße der Geschwindigkeit hervorbringen. Damit komme ich zurück auf das Dampferhandbuch von dem ich ausging; denn es ist danach klar, daß besonders von langsamen oder kleinen Schiffen Gegenden, in denen sie den Wind von vorn haben, so viel wie tunlich vermieden werden sollten. In dem Dampferhandbuche ist, wo es angeht, darauf Bedacht genommen. Aber Sie wissen, daß nicht nur die vereinbarten Wege nach Nordamerika, sondern auch einige andere Dampferwege, soweit mir bekannt ist allerdings nur von einzelnen großen Gesellschaften, festgelegt sind. Das entspricht sicher Anforderungen, die an die Sicherheit der Schiffahrt und aus Zweckmäßigkeitsgründen gestellt werden; man denkt dabei wohl an Verminderung der Kollisionsgefahr und an die Möglichkeit bei Maschinenschäden Hülfe zu erlangen, aber für kleine Schiffe haben festgelegte Wege doch ihre Bedenken. Ich habe eine Tabelle zusammengestellt, in der auf Grund der Mittelwerte aus den 16 Fragebogen die wahrscheinlichen Verspätungen aus Reisen zwischen dem Kanal und Nordamerika berechnet sind.

Als ich meine Arbeit gerade beendigt hatte, konnten die Zahlen noch mit einer Arbeit von Dr. P. Heidke über den gleichen Gegenstand verglichen werden. Hierbei stellte sich heraus, daß die aus dieser Arbeit resultierenden Werte durchweg eine noch größere Abhängigkeit der Dampfergeschwindigkeit vom Wind ergeben. Zu den obigen Ausführungen wird daher in Rücksicht auf die Heidke'schen aus etwa 20000 Einzelbeobachtungen abgeleiteten Zahlen bemerkt, daß es nur umsomehr geboten erscheint, auf Dampferreisen den gerade angetroffenen Windverhältnissen Rechnung zu tragen, umsomehr, als bei ungünstigen Winden von nennenswerter Stärke auch die Strömungen in demselben Sinne ungünstig zu sein pflegen.

Veranschaulichung der wahrscheinlichen Verspätungen auf Reisen zwischen dem Kanal und Nordamerika.

	Ausreisen von Ost nach West				Rückreisen von West nach Ost			
	umlaufende Winde		westliche Winde		umlaufende Winde		westliche Winde	
	stürmische	sehr stürmische	stürmische	sehr stürmische	stürmische	sehr stürmische	stürmische	sehr stürmische
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden
Schnelldampfer	11	11	16	18	3	4	2	2
							schnellere Reisen als gewöhnlich	
Große Dampfer	26	28	39	45	6	7	1	1
Mittler. Dampfer	65	71	89	101	20	22	2	2
Kleine Dampfer	114	123	189	221	16	17	7	8

Betrachten wir die Tabelle, wonach z. B. wenn der Schnelldampfer zwischen dem Kanal und Nordamerika 11 Stunden Verspätung hätte, der kleine Dampfer von 10 Knoten

*) Vortrag, den Herr Kapt. G. Reinicke am 26. Oktober im Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg gehalten hat.

Geschwindigkeit 123 Stunden Verspätung haben würde, so werden wir nicht umhin können zuzugeben, daß sich solche festgelegten Wege, wo die Reisen gegen herrschende Windrichtungen zu machen sind, nur für große und starke Dampfer eignen, daß man aber den kleineren eine gewisse Bewegungsfreiheit, sich den Umständen, hauptsächlich dem Wetter anzupassen, lassen muß. Das Anpassen an die gerade angetroffenen Verhältnisse wird für den Schiffsführer durchaus nicht immer angenehm sein, denn es verlangt häufiges Entschließen zu Maßnahmen, deren Erfolg oft unsicher sein wird; aber es wird reiche Früchte tragen, so lange der rechte seemännische Geist in uns lebendig ist, der entschlossen zugreift, wo es sich darum handelt, auszunutzen, was uns die fortschreitende Schiffbautechnik unter die Füße gibt und was uns die fortschreitende Erkenntnis von Wind und Wetter auf den Ozean lehrt.

Beobachtungen von Stromversetzungen an gefährlichen Küstenstrecken*).

Das meteorologische Tagebuch der Deutschen Seewarte enthielt in seiner früheren Form auf der für die Mittagsbeobachtung bestimmten Zeile unter Bemerkungen den Vordruck: »Strom in den letzten 24 Stunden«. Als diese Einrichtung vor drei Jahrzehnten getroffen wurde, lieferten die Segelschiffe die überwiegende Zahl von Beobachtungen und Tagebüchern; die Beiträge der Dampfer kamen daneben weniger in Betracht. Inzwischen haben sich die Verhältnisse so sehr geändert, daß die Dampferbeobachtungen von Jahr zu Jahr mehr überwiegen und auf die Dampferfahrt mehr Rücksicht genommen werden kann und muß als bisher. Für Segelschiffe, die auf langen Reisen verhältnismäßig wenig in die Nähe des Landes kommen und sich meist auf offener See befinden, genügt in den meisten Fällen die Angabe der Besteckversetzung nach Richtung und Stärke einmal in 24 Stunden, ebenso für Dampfer auf hoher See. Für die Dampferfahrt in der Nähe der Küsten dagegen genügt eine einmalige Angabe häufig nicht zur weiteren Verwertung und Bearbeitung, und darum ist in der jetzigen neueren Form des meteorologischen Tagebuches der Seewarte den Besteckversetzungen viel mehr Platz eingeräumt worden als früher, nämlich eine ganze Doppelspalte, sodaß gegebenenfalls die Stromversetzung ebenso oft eingetragen werden kann wie jede andere Beobachtung.

Darüber, daß eine genauere und eingehendere Kenntnis der Stromversetzungen an gefährlichen Küstenstrecken wünschenswert ist, besonders für Dampferreisen, darüber wird eine Meinungsverschiedenheit nicht bestehen. Die Unglücksfälle durch Strandungen in der Nähe der Scilly-Inseln, bei Ouessant, Kap Ortegal und Finisterre, in der Straße von Gibraltar, im Roten Meer, bei Kap Guardafui und Sokotra, um nur einige naheliegende Namen zu nennen, lassen deutlich erkennen, daß in dieser Beziehung noch sehr viel getan werden sollte, um genauere Angaben über die Versetzungen in der Nähe dieser und vieler anderer besonders im Nebel oder bei unsichtigem Wetter gefährlicher Küstenstrecken zu erhalten.

Daß durch die einmal täglich gemachte Angabe der Stromversetzung in der Nähe solcher Punkte nicht viel gewonnen wird, liegt auf der Hand. So befindet sich z. B. ein Dampfer am 24. September 1904 mittags in der Nähe des Kap de Gata, fährt am 25. frühmorgens durch die Straße von Gibraltar und setzt darnach seinen Kurs auf Kap St. Vincent. Am 25. mittags westsüdwestlich von Cadix wird als »Strom in den letzten 24 Stunden« S 53° O 13 Sm in dem Tagebuch für die Seewarte angegeben. Hier ist es offenbar gewagt die ganze Versetzung auf den Schiffsort etwa um Mitternacht zu verlegen, wie man es in offener See bei einem einzigen Kurs tun darf. Die Unbestimmtheit der Angabe wird gehoben, wenn die Versetzung mehrere Male für Bruchteile des Tages mitgeteilt wird, z. B. getrennt für die Strecken zwischen den Peilungen, wodurch der Schiffsort von Zeit zu Zeit bestimmt wird.

Es würde auch, falls der Strom an Bord nicht ausgerechnet wird, genügen, wenn die Seewarte die genaue Zeitangabe des Passierens von Landmarken (Feuertürmen, Inseln u. s. w.) nebst Peilung und Abstand, sowie außerdem die genauen Kurse und Distanzen durch das Wasser nach der Loggrechnung erhielte; denn hiernach kann die Seewarte den Küstenstrom berechnen, wenn auch nicht mit derjenigen Sicherheit, wie die Beobachter an Bord es vermögen, wo die einzelnen Werte viel unmittelbarer überschaut werden.

Wo solche genauere Angaben über Versetzungen besonders erwünscht sind, ist leicht erkennbar. Es handelt sich hauptsächlich um im Nebel oder bei unsichtigem Wetter gefährliche Ansegelungspunkte, um Landvorsprünge, in deren Nähe der Kurs stark geändert wird, um Straßen und Durchfahrten.

Die Deutsche Seewarte spricht die Bitte aus, daß die Führer deutscher Dampfer die von ihnen an solchen Küstenstrecken wie den oben genannten und an ähnlichen gemachten Erfahrungen mitteilen und die beobachteten Versetzungen in möglichst vollständiger Weise dem meteorologischen Tagebuche einverleiben wollen. Auch wird um gelegentliche Einsendung zusammenfassender Berichte über solche Erfahrungen gebeten. Es ist doch zweifellos, daß eine große Menge wertvoller Erfahrungen seitens der Dampferführer nur deshalb der Allgemeinheit nicht zu Gute kommt, weil vielfach der Einzelne sich gewissermaßen scheut, diese seine Beobachtungen in einem kurzen Berichte zusammen zu fassen und einem Institute wie z. B. der Seewarte einzusenden. Nur wenn die Mitarbeiter zur See in der angegebenen Richtung selbst mithelfen, kann und wird es allmählich gelingen, von den Versetzungen in der Nähe gefährlicher Küstenstrecken ein genaueres und zutreffenderes Bild zu gewinnen, aus dem dann wieder der Dampferführer als Erster Nutzen ziehen wird.

Daß daneben den Sichtigkeitsverhältnissen ebenfalls erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken ist, versteht sich von selbst. Es geschieht dies ja auch an Bord, aber es ist auch erforderlich, daß die entsprechenden Beobachtungen über Sichtigkeit oder Unsichtigkeit genau in das meteorologische Tagebuch eingetragen werden.

Es mag zum Schluß noch betont werden, daß es sich bei dieser Bitte der Deutschen Seewarte an alle Dampferkapitäne nicht um neue Beobachtungen und Mehrbelastung der beobachtenden Offiziere handelt, sondern nur darum, daß alle Beobachtungen in dieser Beziehung, die auf jedem ordentlich geführten Dampfer sowieso gemacht werden, auch in das meteorologische Tagebuch übertragen werden.

*) November-Monatskarte der Seewarte.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Firma Rob. M. Sloman jr. in Hamburg bestellte bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg für ihre **Mittelmeerfahrt zwei Dampfer von etwa 2500 t Ladefähigkeit**, die im Frühjahr 1905 zur Ablieferung kommen sollen.

* * *

Die italienische Regierung hat, wie Elbinger Blätter melden, bei den Schichauwerften in Elbing **16 grössere Torpedoboote**, sog. Torpedojäger, bestellt.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft von Schömer & Jensen in Tönning lief am 25. ds. für die Reederei Richard Grothmann, Hamburg, der Dampfer »**Kehdingen**« glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen sind: 250' × 37' × 18' 6". Das Schiff wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd und der Berufsgenossenschaft gebaut, sowie mit den modernsten Einrichtungen und reichhaltigster Ausrüstung versehen. Die Ablieferung des Dampfers wird etwa am 25. November erfolgen.

* * *

Am 29. Oktober lief auf den Howaldtswerken, Kiel, das zweite der für die Kaiserliche Werft in Kiel in Bau befindlichen beiden **Torpedoboots-Schwimmdocks** glücklich vom Stapel.

* * *

Von der Aktien-Gesellschaft »Weser«, Bremen, ist ein **Schwimmkran** vollendet. Er hat eine Tragfähigkeit von 100000 kg. Das Kranschiff ist in der eigenen Werkstatt der Aktien-Gesellschaft »Weser« erbaut, während der Kran, der elektrisch betrieben werden wird, von einer Duisburger Firma geliefert wurde. In der Bauart unterscheidet er sich wesentlich von den bisher in Betrieb befindlichen Schwimmkranen, indem er nicht bockartig durch drei aufwärtsstrebende Arme gebildet ist, sondern nur einen mächtigen einarmigen Ausleger mit 26 m Auslageweite besitzt.

* * *

Von der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven ist ein **Riesenbagger** (System Frühling) fertiggestellt. Der Neubau hat vier Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 2000 indizierten Pferdestärken für eine stündliche Leistung von 3600 kbm Baggergut. Der Bagger hat bei einer Länge von 80 m, einer Breite von 14,5 m und einem Tiefgang von 4,9 m mit 2500 Tonnen Baggergut und 120 t Kohlen, ein Deplazement von 4500 t. Seine Geschwindigkeit beträgt 8 Sm.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen in Tönning für die Firma H. C. Horn, Schleswig, erbaute Frachtdampfer »**Paul Horn**« unternahm am 26. Oktober seine Probefahrt vor der Eidermündung, die zur allseitigen Zufriedenheit verlief, sodaß das Schiff sofort übernommen wurde. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: 221' 8" × 38' 6" × 16' 2", Tiefgang beladen 14' 10". Das Schiff ist mit einer Maschine von 435 × 720 × 1190 mm Zylinderdurchmesser bei 800 mm Hub, sowie mit 2 Kesseln ausgerüstet.

* * *

Die Probefahrt des für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, neuerbauten Dampfers »**Elkab**« fand am 30. Oktober statt. Sie dehnte sich bis zum Elbe-Feuerschiff IV aus und lief zur vollsten Zufriedenheit der Besteller aus, die das Schiff oberhalb von Cuxhaven abnahmen. Bei einem mittleren Tiefgang des Schiffes von 15 Fuß arbeitete die nach dem 4 Zylinder-System konstruierte Maschine ruhig und exakt; sie indizierte 2800 Pferdestärken und gab bei 82 Umdrehungen in der Minute dem Schiffe eine Fahrt von nahezu 13 Knoten, was als eine vorzügliche Leistung angesehen wurde, zumal das Schiff nur in Ballast fuhr.

* * *

Das auf der Kruppschen Germaniawerft in Kiel erbaute Linienschiff »**Braunschweig**« erzielte bei der Abnahme der Probefahrt, an der auch der Marineattaché bei der deutschen Botschaft in London, Kapitän z. S. Coerper, teilnahm, statt der kontraktmäßigen Schnelligkeit von 18 Knoten eine Fahrgeschwindigkeit von 19 Knoten.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Von ihrer Reise nach London, um dort einer neuen Konferenz zur Schlichtung des transatlantischen Tarifkampfes beizuwohnen, sind die Herren Generaldirektor Ballin und Präsident Plate zurückgekehrt, ohne der Presse über das Ergebnis der Beratungen etwas mitzuteilen, woraus geschlossen wird, daß eine Einigung noch nicht zu Stande gekommen ist.

* * *

Nach einem Plane des bremischen Senates, den er mit der oldenburgischen Regierung gemeinsam durchzuführen beabsichtigt, soll die Sohle der Unterweser nach oben bis soweit vertieft werden, daß sie bei den Häfen in Bremen 8,5 Meter unter Bremer Null liegt.

* * *

Mit dem 1. November d. Js. ist die bisherige Musterungsstelle in Nordenham zu einem vollen Seemannsamt erweitert worden. Zum Vorsitzenden ist der Amtshauptmann von Butjadingen, zum Stellvertreter der jeweilige Hilfsbeamte ernannt. Mit der Wahrnehmung der Musterungsgeschäfte ist der bisherige Wasserschoutsgehilfe Wilh. Addicks aus Brake beauftragt. Daneben sind der Wasserschout in Brake oder sein Vertreter befugt, bei Verhinderung des Musterungsbeamten oder in Zeiten, wo ein Beamter den Geschäften nicht gewachsen ist, aushelfend einzutreten.

* * *

Die Hamburg-Amerika Linie hat mit der Londoner Hotelierfirma Ritz ein Abkommen getroffen, wonach die Londoner Gesellschaft den Passagieren auf den neuen, noch im Bau begriffenen Dampfern »Amerika« und »Kaiserin Auguste Viktoria« es ermöglichen will, zu den Mahlzeiten à la carte wie in Restaurants zu speisen. Um diesen neuen Plan zu verwirklichen, übernimmt die Firma die Einrichtung und Überwachung dieser Restaurationsbetriebe.

* * *

Am 3. November beging Herr Karl Hartmann, erster Kesselrevisor der hamburgischen Baupolizeibehörde, den Tag, an dem er vor 25 Jahren in den Staatsdienst eingetreten war. Den seemännischen Kreisen ist er auch als Verfasser verschiedener, schon in mehrfacher Auflage erschienener Werke über Schiffsmaschinendienst wohlbekannt. Dem Jubilar wünschen wir, daß er in voller Rüstigkeit seines verantwortungsvollen Amtes noch lange weiter walten möge.

* * *

Ausland.

In der Londoner Fachzeitschrift »Syren and Shipping« wird, um die Gründe für eine schärfere Bestrafung der Kapitäne bei Seeunfällen plausibel zu machen, die ungeheuerliche Behauptung aufgestellt, daß noch im letzten Jahre eine Anzahl englischer Schiffe, deren Namen dem Blatte bekannt sind, absichtlich weggesetzt seien. Wir werden auf den Fall zurückkommen, da natürlich eine Prüfung jener Verdächtigung vorgenommen werden wird.

* * *

Um den dalmatinischen Schiffahrtsverkehr zu heben, ist zwischen dem Österreichischen Lloyd und drei dalmatinischen Reedereien ein Abkommen getroffen, wonach der Lloyd den Passagierverkehr allein, die Frachtfahrt in Gemeinschaft mit den drei anderen Reedereien betreiben wird. Vor einigen Wochen wurde durch österreichische Blätter eine Beteiligung der Austro-Americana am dalmatinischen Verkehr in Aussicht gestellt.

* * *

Die Admiralität hat ein Komitee eingesetzt, um die ganze Frage des Signalaustausches zwischen britischen

Kriegsfahrzeugen und britischen Kauffahrteischiffen zu erörtern. Das Komitee ersucht die beteiligten Kreise, ihm alles dasjenige, was als wünschenswert bezeichnet wird, besonders in bezug auf Nachtsignale, einzusenden.

* * *

An der Vertiefung des Petersburger Seekanals arbeiteten in der letzten Saison zwei Bagger und ein dritter soll später noch in Dienst gestellt werden. Die Kosten der Vertiefung auf 28' sind auf 4,2 Mill. Rubel geschätzt, wovon rund 1 Mill. verbraucht ist.

Vermischtes.

Internationale Regierungskonferenz. — Einheitliches Kollisions- und Bergungsrecht. Wie aus dem offiziellen Bericht über die vom 14. bis 16. September abgehaltene Konferenz des Comité Maritime in Amsterdam hervorgeht, teilte der Generalsekretär dieses internationalen Seerechtvereins, Rechtsanwalt Louis Franck mit, daß der Zusammentritt der internationalen Regierungskonferenz eine beschlossene Sache sei. Dieselbe werde noch binnen Jahresfrist einberufen werden, selbst wenn England und der eine oder andere der kontinentalen Staaten sich weigern sollte, offiziell an derselben teilzunehmen. Gesichert sei die Teilnahme Nord-Amerikas, der meisten Staaten Süd-Amerikas und der größten Anzahl der kontinentalen Mächte. Dadurch sei die Schaffung eines einheitlichen Rechtes in den meisten in Betracht kommenden Häfen der Welt gesichert, und darauf komme es an: denn in den Häfen werde Recht gesprochen und die wohlbegründete Tendenz, wenn möglich das nationale Recht anzuwenden, werde dann Komplikationen nicht mehr hervorrufen. — Ferner erfahren wir noch, daß der nächste Kongreß, der sich in zweiter Lesung mit der Beschränkung der Reederhaftung beschäftigen soll, nicht schon, wie wir früher mitteilten, im nächsten Jahre, sondern erst 1906, und zwar in Liverpool stattfinden soll.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 31. Oktober. Als Mitglieder wurden die Herren H. Laudy und O. Stahmer aufgenommen. Herr Ingenieur Benjamin hielt sodann, an der Hand eines Zirkulars der Ver. Elbeschiffahrts-A.-G., den in Aussicht gestellten Vortrag über Versuche zur Prüfung von Schiffswiderständen. Nachdem er sich eingehend über die Einrichtung, den Zweck und die Aufgabe derartiger Versuchsanstalten geäußert und ihre Anzahl aufgezählt hatte, lenkte er die Aufmerksamkeit der Mitglieder auf Versuche hin, die im physikalischen Staatslaboratorium von Herrn Prof. Dr. Ahlborn an einem kleinen Tank mit kleinen Schiffsmodellen unternommen würden. Im Gegensatz zu den Prüfungen in anderen Anstalten beanspruchten die hier von Prof. Ahlborn vorgenommenen auch die Aufmerksamkeit nautischer Kreise, weil sie bezweckten, ein Bild der gesamten Wellenbildung zu liefern. Das dabei angewandte Verfahren habe nicht die Messung von Widerstand und Geschwindigkeit zum Zweck, sondern beabsichtige die Wiedergabe eines photographischen Bildes der Wellenbildung. Das Wasser werde dabei mit Bärlappsamen bestreut und in der über dem Wasser in dem Wagen hingleitenden Camera ergebe sich bei den Blitzlichtaufnahmen ein überraschend getreues Bild der Wellenbildung. Herr Dr. Ahlborn gehe neuerdings auch zu kinematographischen Aufnahmen über. Redner gab zum Schluß noch die Anregung, Herrn Dr. Ahlborn um einen Vortrag über seine Versuche für den Nautischen Verein zu bitten; ein Vorschlag, der lebhafte Zustimmung fand. Nach einer längeren Aussprache über die Gültigkeitsdauer der Bestimmungen des § 7a der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 berichtete ein Mitglied der in letzter Sitzung gewählten Kommission zur Prüfung des Minimax-Feuerlöschapparates. Ließ das Ergebnis auch nichts zu wünschen übrig, so kam die Kommission, wegen Mangel eines Vergleichs über die Wirkung eines anderen Löschmittels, zu keinem abschließenden Urteil. Ferner wird eine Herabsetzung des Preises auf Mk. 25 für den einzelnen Apparat befürwortet, dagegen sei von der Vergünstigung einer Gratisfüllung abzusehen; ein nochmaliger Versuch sei zu wünschen. — Nächste Sitzung am 7. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 2. November. Nach Besprechung der Eingänge beschäftigte sich der Verein mit der von Stettin aus angeregten Frage, ob es zweckmäßig sei: *Schiffer für kleine Fahrt als Wachthabende auf Seeschiffen (über 400 kbm) in der Küstenfahrt* zu verwenden. Während eine kleine Minderheit einer bejahenden Beantwortung nicht abgeneigt zu sein schien, stellte sich die große Mehrheit mit Entschiedenheit auf den Standpunkt, daß im sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interesse des deutschen Kapitäns und Schiffsoffiziers die Stettiner Anregung zu bekämpfen sei. Ist der Mangel an Steuerleuten in der Ostsee so groß, wie ihn die Ostseereeder hinstellen, dann muß dieser beklagenswerte Zustand auf die bekannten Bestimmungen des § 7a der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 zurückgeführt, und es muß mit allen Mitteln versucht werden, die Anerkennung der Fahrzeit als Steuermann in der Küstenfahrt wieder herbeizuführen. Nicht nur durchaus verfehlt, sondern auch unlogisch im Hinblick auf den Standpunkt zu § 7a wäre es, den Steuermannsmangel dadurch zu beseitigen, daß Personen, die nach ihrer Vorbildung auf einer weit geringeren Stufe als Steuerleute stehen, zu Steuermannsdiensten qualifiziert würden. Solche Maßnahmen würden den ganzen Stand der Seeschiffer und Seesteuerleute nicht heben, wie es das Ziel aller Vereine des Verbandes ist, sondern in nicht allzuferner Zukunft auf ein bedauerliches Niveau herabdrücken und ein Proletariat schaffen. Aus diesen und auch aus wirtschaftlichen Gründen lehnt der Verein die Anregung ab: Schiffer für kleine Fahrt zum Dienst als Wachthabende auf Seeschiffen in der Küstenfahrt zu verwenden. Zum II. Punkt der Tagesordnung *»Sturmwarnungssignale in den Hamburger Häfen«* befürwortet der Verein nach einem kurzen Referat von Herrn Kapt. Opitz, die Errichtung von Stationen zum Zeigen der Seewarte-Sturmwarnungssignale an sichtbaren Stellen in den Hamburger Häfen. Wird auch von einigen Herren der Wert der Sturmwarnungssignale, weil sie oft täuschen, stark in Zweifel gezogen und deshalb die Bedürfnisfrage verneint, so glaubt die Mehrheit doch, daß solche Warnungszeichen, wenn sie für alle Schiffe in den ausgedehnten Häfen sichtbar sind, zur Vorsicht mahnen werden. Die Fälle, wo Schiffe, weil sie von einem Sturm und von Hochwasser überrascht wurden, sich von ihren Vertäuungen losgerissen und schwere Beschädigungen erlitten haben, werden zurückgehen, wenn Kapitän oder Steuermann über den Eintritt schweren Wetters durch Signale vorher unterrichtet werden und darnach ihre Maßnahmen treffen können. Nachdem noch darauf hingewiesen wird, daß am 26. November das Stiftungsfest stattfindet, wird als Tagesordnung der Sitzung vom 23. November festgesetzt: *»Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung in Kollisionsfällen.«* — Nächste Sitzung am 9. November.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg** schreibt: In der am 27. Oktober abgehaltenen Versammlung wurden 17 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: 1) *Liste der Beisitzer zum Seeamt*, 2) Statutenänderung des Deutschen Nautischen Vereins. Zu 1): Am Mittwoch, den 26. Oktober wurden in der Sitzung der Bürgerschaft von einem

Mitgliede der Bürgerschaft folgende Fragen an die Deputation für Handel und Schiffahrt gerichtet:

I. Weshalb hört die Deputation für Handel und Schiffahrt als Aufsichtsbehörde für das Seeamt Hamburg vor Aufstellung der Liste der Beisitzer die Vertretungen des Schifferstandes mit ihren Vorschlägen nicht, sondern fordert lediglich die Handelskammer zu einer Äußerung über die Vorschlagsliste auf, und überläßt es dieser, inwieweit sie den interessierten Vertretungen Gelegenheit geben will, ihr zu berichten?

II. Aus welchen Gründen unterläßt die Deputation für Handel und Schiffahrt es trotz der wiederholt geäußerten Wünsche fortgesetzt, Schiffsoffiziere auf die Liste der Beisitzer des Seeamtes zu bringen?

III. Geschieht es auf Beschluß der Deputation für Handel und Schiffahrt, daß der Vorsitzende des *Seemannsamtes* den Beteiligten, insbesondere den Anwälten, die Einsichtnahme in die Liste der Beisitzer zum Seemannsamte verweigert, und aus welchen Gründen wird solches die Beteiligten benachteiligendes Verfahren beliebt?

IV. Will die Deputation für Handel und Schiffahrt bei der Aufstellung der Beisitzerliste für das Seemannsamt nicht die Vertretungen des Schifferstandes hören?

Hierzu wurde ausgeführt, daß der Verein schon seit Jahren darnach gestrebt habe, daß man seine Wünsche zu der Vorschlagsliste der Beisitzer für das Seeamt hören und vor allen Dingen die Urteilskraft und den Wert des Seeamtes dadurch erhöhen möge, daß man auch Schiffsoffiziere zu Beisitzern wähle und heranziehe, wie dies das Gesetz zulasse, und wie dies bei dem Zwecke und der Bedeutung des Seeamtes für die Schiffsoffiziere ganz selbstverständlich sei. Auch der in den letzten beiden Fragen ausgedrückte Wunsch, nach Änderung einiger Gepflogenheiten, betreffend die *Beisitzer zum Seemannsamte* fand die Zustimmung der Versammlung.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung, betr. *Statutenänderung des Deutschen Nautischen Vereins* wurde nach Annahme eines durch die Versammlung gemachten Abänderungsvorschlages die weitere und endgültige Erledigung dem Verwaltungsrate des Vereins überwiesen.

Büchersaal.

Meyers Grosses Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 *M.* (**Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.**)

Als ein stattliches Werk ist der siebente Band von Meyers Großem Konservations-Lexikon, der sich würdig an seine Vorgänger anreiht, der Öffentlichkeit überwiesen worden. Allen Gebieten des allgemeinen Wissens trägt das Werk gleichmäßig Rechnung und ist tatsächlich ein unentbehrlicher Berater in jeder Lebenslage. Mögen wir uns orientieren über die aktuell sozialen Fragen des »Genossenschaftswesens«, die »Gesellen- und Gewerkvereine«, der erst vor kurzem durch den Berliner Kongreß hervorgetretenen »Frauenfrage«, über die »gewerbliche Statistik«, über die Bedeutung der »Getreidezölle« einerseits und des »Freihandels« anderseits, überall wird uns gleich ausführlich in mustergültigen Spezialartikeln Belehrung zuteil. In die Finanzwirtschaft unsrer Gemeinwesen führt der Artikel »Gemeindehaushalt« ein, wir sehen, in welch fürsorglicher Weise auch im »Gefängniswesen« humane Bestrebungen durch die technisch hygienischen Anlagen zum Ausdruck kommen, und welche Praxis das »Gerichtswesen« mit seinen Nebenartikeln uns für die richtige Erledigung unsrer Streitsachen vorschreibt. Von großem Interesse ist in Rücksicht auf den russisch-japanischen Krieg der Artikel »Genfer Konvention«, deren Wirksamkeit gerade so oft genannt wird, wie der wiederholte Appell an die »Friedenskonferenz« im Haag, der gleichfalls ein längerer Artikel gewidmet ist. Einen breiten Raum nehmen, wie dies die alphabetische Anordnung ergibt, die landwirtschaftlichen Artikel ein. Auch die Medizin ist stark vertreten, ebenso interessant sind die Artikel über »Gerichtliche Medizin«, »Gesundheitspflege«, »Geheimmittel«, »Gewerbekrankheiten«, »Gift« und »Giftpflanzen«. Unter den naturwissenschaftlichen Artikeln stehen diesmal die geologischen Themata obenan. Sehr eingehende Behandlung ist auch technischen Zweigen gewidmet. Die Artikel »Fräse«, »Galvanische Elemente«, »Gase«, »Gebirgseisenbahnen«, »Gesteinsbohrer«, »Gewebe«, »Gießerei« und »Glas« stellen durchweg reich illustrierte Sammelaufsätze dar, die über alle diese Materien berührende Fragen ausgiebig Bescheid geben. Von geographisch-ethnographischen Darstellungen sind die der »Französischen Kolonien«, »Gibraltars«, der Städte »Genf«, »Gent«, »Genua«, »Glasgow« und der Völkerschaften der »Fulbe« und »Galla« zu erwähnen, denen sich der ethnographisch hochinteressante Artikel der »Geräte der Naturvölker« anreiht — Es ließe sich noch viel des Interessanten über das hervorragende Werk sagen, doch werden die angezogenen Beispiele genügen, um auf die Reichhaltigkeit des Textes hinzuweisen und zur Lektüre anzuregen. Die prachtvollen Tafeln, von denen nur die sehr klare Darstellung der geologischen Formationen, die vorzüglichen Holzschnitte der Fräse- und Gaskraftmaschinen, die instruktive Veranschaulichung der Gewitter und die Porträte der wichtigsten deutschen Geschichtschreiber erwähnt seien, sind das beste Mittel, das Werk in seinem Bestreben, eine gründliche Bildung in das deutsche Volk zu tragen, zu unterstützen.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat September 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1189	mit	353 462	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1519	»	61 487	»
Leichterfahrzeuge	225	»	59 398	»
Zus.	2933	»	474 347	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	913	Fahrzeuge	mit	185 798	t N.-R.
belgischer	»	1	»	»	241	»
britischer	»	39	»	»	36 336	»
dänischer	»	97	»	»	44 706	»
schwedischer	»	55	»	»	17 548	»
norwegischer	»	31	»	»	19 483	»
französischer	»	3	»	»	3 954	»
russischer incl. finn.	»	29	»	»	28 957	»
niederländischer	»	18	»	»	11 511	»
div. Flaggen	»	3	»	»	4 978	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . . . 2918 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 60 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std.	36 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	12 »	27 »
» » » 7,0—8,5 » »	12 »	3 »
» Schleppzüge	18 »	44 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 20 Min.
ausgehend: 15 »
in Holtenau eingehend: 19 »
ausgehend: 15 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit . . . . 411 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 311 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 18 Tagen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 46. Hamburg, den 12. November. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Mittelgroße Dampfer in der deutschen Handelsmarine.

Aus dem Inhalt des in Nr. 43 kurz besprochenen Generalregisters des »Bureau Veritas« verdient eine mit großem Fleiß bearbeitete Zusammenstellung etwas näher besprochen zu werden. Wir meinen die nach ihrem Namen alphabetisch geordneten Dampfer unter Berücksichtigung ihres Raumgehalts. In Gruppen von Schiffen unter 200 Brutto R.-T. bis zu den bedeutendsten Größen von 10 000 T. und darüber wird uns hier über eine grade in jüngerer Zeit viel erörterte Frage wünschenswerter Aufschluß gegeben. Den Lesern wird die vor einigen Jahren aus der Ostsee kommende Behauptung noch in Erinnerung sein, daß in der deutschen Handelsmarine Dampfer mittlerer Größe geringer als in anderen Flotten vertreten seien, und daß es aus wirtschaftlichen und auch aus politischen Gründen wünschenswert wäre, wenn die deutschen Reeder dem Ausbau der Flotte dieser Schiffsgröße mehr Aufmerksamkeit als bisher schenken wollten. Damals wurde — und Das ist heute mehr als je berechtigt — als Erklärung für eine solche Wirtschaftspolitik die Unterlegenheit mittelgroßer, in wilder Fahrt beschäftigter Dampfer gegenüber den großen und schnellen Linien-Booten ins Feld geführt. Untersuchen wir nun nach der Zusammenstellung des »Bureau Veritas«, ob und wie weit der obige Einwand auch heute noch berechtigt ist. Daß er an Stichhaltigkeit seit zwei Jahren verloren hat, ist ja bekannt, haben sich seitdem die Neubauten von Dampfern mittlerer Grösse in der deutschen Handelsmarine doch außerordentlich vermehrt, ohne daß in der Bautätigkeit erster Schiffsgrößen ein schnelleres Tempo eingeschlagen wäre. Die gegenwärtig noch im Bau begriffenen großen Dampfer, eine erhebliche Anzahl, können hierbei nicht berücksichtigt werden. — Eine Schwierigkeit, um für uns zu einem möglichst einwandfreien Ergebnis zu kommen, wird die Festsetzung der Grenzen in den einzelnen Größenklassen sein. Bis zu welchem Raumgehalt rangieren kleine und was heißt mittelgroße Dampfer? Wir haben es hier mit sehr veränderlichen Begriffen zu tun. Dampfer, die heute vielleicht als »mittelgroß« gelten können, zählten vor einem Jahrzehnt zur ersten Größenklasse, und sie werden nach weiteren zehn Jahren möglicherweise schon zu kleinen Schiffen gerechnet werden. Die Schätzung ist also nicht leicht, und wir werden uns nicht wundern, wenn wir mit der nachstehenden Einteilung in Leserkreisen auf Widerstand stoßen. Auf diese Gefahr hin, wollen wir vier Klassen unterscheiden: Kleine Dampfer bis zu 1500 T. Brutto, mittelgroße von 1501 bis 4000, große von 4001 bis 10 000 und Mammuts, Schiffe größter Raumverhältnisse über 10 000 Brutto R.-T.

Damit der Leser aber die Wahl hat, eine andere, ihm zweckentsprechender scheinende Gruppierung vorzunehmen, sollen einmal alle Dampfer der Erde und das andere Mal die deutschen Dampfer in zehn Größenklassen aufgezählt werden. Aus ihrer Gegenüberstellung lassen sich dann Vergleiche ziehen, die uns dem vorhin gekennzeichneten

Ergebnis etwas näher führen. Es waren darnach am 1. September d. J. vorhanden:

in den Größenklassen: Brutto R.-T.	Dampfer überhaupt	deutsche Dampfer
von 201 bis 600	3812	322
» 601 » 1000	2012	219
» 1001 » 1500	1997	160
» 1501 » 2000	1510	152
» 2001 » 3000	2366	178
» 3001 » 4000	1601	81
» 4001 » 5000	919	85
» 5001 » 6000	370	70
» 6001 » 10000	321	35
Über 10000	91	24

Darnach ist die prozentuale Beteiligung unserer Dampfer an den einzelnen oben angeführten Größenklassen: von 201—600 T. 8.4%, von 601—1000 T. 10.9%, von 1001—1500 T. 8.4%, von 1501—2000 T. 10.1%, von 2001—3000 T. 7.5%, von 3001—4000 T. 5.0%, von 4001—5000 T. 9.2%, von 5001—6000 T. 19.0%, von 6001—10 000 T. 10.9%, über 10 000 T. 26.4%. Die Schwankungen zwischen den vorbezeichneten zehn Klassen sind zu groß, um sich ein einigermaßen verwertbares Urteil bilden zu können. Bleiben wir deshalb bei der von uns gewählten Einteilung in vier Klassen, dann ergibt sich, daß wir prozentual beteiligt sind: an kleinen Dampfern von 201—1500 T. mit 9.1%, an mittelgroßen von 1501—4000 T. mit 7.5%, an großen von 4001—10 000 T. mit 13.0%, und an größten Dampfern von 10 000 T. und darüber mit 26.4%. — Wir sehen somit auch heute noch, trotz der vielen Neubauten mittelgroßer Dampfer in den letzten beiden Jahren, die eingangs erwähnte Behauptung nicht entkräftet. Allerdings beweist die vorstehende skizzenhafte Gegenüberstellung nur, daß unter allen großen und größten Dampfern unser Anteil erheblich bedeutender als unter kleinen, und noch hervorragender als unter mittelgroßen Dampfern ist. Über die Verhältniszahlen anderer Länder wissen wir damit noch nichts, jedoch die Klarstellung dieser Zustände bedarf einer längeren Abhandlung, auf deren Erscheinen sich die Leser vorläufig noch vertrösten müssen.

* * *

Mit der Änderung der preußischen Landesgrenze gegen die freie Hansestadt Bremen

bei Bremerhaven und bei Fischerhuden, mit diesem seit Monaten in der Presse behandelten Projekt, hat sich am 5. November das preußische Abgeordnetenhaus beschäftigt. Auf Antrag der nationalliberalen Partei wurde die Vorlage an eine Kommission von 21 Mitgliedern verwiesen. Vorher nahmen aber noch Angehörige aller Parteien Gelegenheit, ihren Standpunkt zu diesem von der preußischen Regierung befürworteten Staatsvertrag auszusprechen. Zeugten die Äußerungen auch nicht grade von großzügiger Politik, so waren sie doch wohlwollender, als man nach einigen Pressekundgebungen aus dem Sommer befürchten konnte. Abgesehen von einem Abgeordneten, dessen Blick an den Mauern eines engbegrenzten Lokalpatriotismus haften blieb, wurde im Allgemeinen nicht vergessen, daß bremische Interessen deutsche seien. Diesem Gedanken gab insbesondere der preußische Minister des Innern in wohltuender Weise Ausdruck, wenn er sagte, daß neben der Wahrung der Interessen preußischer Staatsangehöriger nicht vergessen werden dürfe:

»daß hier auch weitere, viel höhere Gesichtspunkte mit zu Grunde liegen, die unserer deutschen Seefahrt, unseres deutschen Handels, unseres deutschen Lebens. Muß auch eine Benachteiligung preußischer Interessen vermieden werden, so würde es doch auch im preußischen Sinne ein politischer Fehler sein, wenn wir bei unseren Maßnahmen nicht auch die großen deutschen Angelegenheiten des Reiches in Berücksichtigung ziehen und, m. H., ich glaube, daß der gedeihliche Fortschritt unserer deutschen Seestädte auch für Preußen und namentlich für die preußischen Abgaben von der größten Bedeutung ist.«

Bremens Aufschwung ist für ganz Deutschland von Bedeutung. Hoffen wir, daß die Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses bald zu einem für alle Teile erfreulichen Beschluß komme.

* * *

Nochmal die Bekanntmachung über den Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute.

Hierzu wird uns aus Berlin geschrieben:

»Aus Ihren in No. 43 veröffentlichten Ausführungen, die ich, soweit sich die Folgen dieser Bundesratsverordnung in der Zukunft geltend machen können, durchaus teile, habe ich aber den Eindruck empfunden, als nehmen Sie an: daß der Beginn der Gültigkeitsdauer der Bestimmungen am 1. Juli, an dem Tage ihres Inkrafttretens, anfange. Ist meine Mutmaßung richtig, dann sind Sie im Irrtum. Die Verordnung hat, soweit die vorgeschriebene Fahrzeit als Bedingung für die Zulassung zu einer der dort angeführten Prüfungen in Betracht kommt, rückwirkende Kraft. Und zwar in der Weise, daß von einem Steuermann, der die Schifferschule besuchen will, der Nachweis einer vierundzwanzigmonatigen Fahrzeit in der vom 1. April ab gültigen »Kleinen-, oder Mittleren-, oder Großen Fahrt« verlangt wird. Kann er ihn nicht erbringen, hat er also beispielsweise die ganzen zwei Jahre in der Ost- und Nordsee via Kaiser Wilhelm-Kanal zugebracht, dann ist seine Fahrzeit null und nichtig. Und wäre im § 51 der Verordnung vom 16. Januar 1904 nicht die Möglichkeit gegeben, den Herrn Reichskanzler zu bitten, daß er von seinem Rechte, Ausnahmen zu gewähren, Gebrauch machen möge, — dann enthielte diese Verordnung Härten, wie

ich sie noch bei keiner amtlichen Kundgebung gehört habe. Zwar ist mir bekannt, daß der Schwerpunkt Ihrer Äußerungen in No. 43 in der Forderung liegt: den alten Zustand wieder herbeizuführen, die Fahrzeit in der Ost- und Nordsee derjenigen in den anderen Fahrten (für den Schifferschüler) gleich zu bewerten, — trotzdem glaubte ich Sie auf Ihren Irrtum hinsichtlich Ihrer Auffassung über die Gültigkeitsdauer der Verordnung aufmerksam machen zu dürfen.« *S.*

Anmerkung der Redaktion. Herr S. hat Recht, wenn er sagt, daß unsere auf S. 510 ausgesprochene Auffassung über die Wirkungsdauer der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 unzutreffend ist. Wir hatten tatsächlich anfänglich angenommen, daß die Verordnung keine rückwirkende Kraft habe, und daß ihre Bestimmungen, soweit sie sich auf die Defination des Begriffs der einzelnen Fahrten (Bundesratsverordnung vom 16. Juni 1903) beziehen, erst vom 1. Juli ab Gültigkeit haben würden. Diese Annahme ist aber, wie wir zugeben und wie uns auch von anderer Seite gesagt worden ist, nicht haltbar. Wenn § 54, der Schlußparagraph, ausspricht: die vorstehenden Vorschriften treten am 1. Juli 1904 an die Stelle der bis dahin geltenden — dann bedeutet diese Bestimmung, bezogen auf den strittigen § 7a, daß vom 1. Juli ab die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt durch den Nachweis der Fahrzeit bedingt wird, wie sie dieser Paragraph vorschreibt. Daran läßt sich allerdings nicht rütteln, aber man wird nun noch weniger als früher den Eindruck los werden, daß hier eine Übergangszeit hätte gewährt werden müssen. Ihr Fehlen scheint, trotz des auch von Herrn S. angezogenen § 51, doch nicht auf Absicht zu beruhen. Dann würde der Wortlaut dieses Paragraphen wahrscheinlich anders gefaßt worden sein. Aber wie Herr S. schon richtig gesagt hat: nicht weil sie rückwirkende Kraft hat, sondern weil sie die Fahrzeit in der Küstenfahrt dem Steuermann nicht anrechnet, war und ist die Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904 Gegenstand berechtigter Kundgebungen in Schiffahrtskreisen.

Die sogenannten „Unsichtbaren Feinde des Seemanns“ und das Orderbuch.

Von Kapt. M. G.

(Schluß.)

Von dem Augenblicke an ist er der Führer des Schiffes, d. h. alle wichtigen und entscheidenden Maßnahmen werden von ihm, oder mit seiner Zustimmung getroffen. Der Wachthabende muß ebenso gut, ebenso scharf aufpassen wie zuvor. Aber bei dem Eintreten irgend welcher Momente, die die sichere Navigierung beeinflußen oder bedrohen, benachrichtigt er kurz den Kapitän, damit dieser die nötigen Anordnungen treffe, falls er nicht schon vor dem Wachthabenden auf die veränderte Sachlage aufmerksam geworden. Die Art und Weise des Zusammenarbeitens beider, ich meine, inwieweit der Kapitän seinem Offizier freie Hand läßt, richtet sich nach den Umständen, nach den Gepflogenheiten des Schiffsführers, nach dem Vertrauen, welches er seinem Untergebenen entgegenbringt und nach den persönlichen und dienstlichen Beziehungen, welche zwischen den beiden obwalten; sie kann hier deswegen nicht allgemein beantwortet werden.

Nun soll der Kapitän aber erst seinem Offizier mitteilen, er wünsche persönlich das Kommando zu übernehmen. Welche Zustände ergeben sich dadurch? Kaum hat der Führer diese sonderbare Mitteilung vom Stapel gelassen, so erscheint, meinetwegen gar nicht auf der Brücke, sondern nur auf der Treppe, oder auf dem Bootsdeck hinter der Brücke, der leitende Ingenieur und hat dem Kapitän eine längere, bedeutsame Mitteilung zu machen. Der Kapitän muß sich umwenden und eine längere Unterredung mit ihm führen. Oder der Arzt erscheint, und kurz nachher ein Passagier, der durch seine hohe Stellung für seine Klagen oder Mitteilungen Beachtung fordert. Dann kommt wieder einmal ein jüngerer Offizier, oder der Zahlmeister, oder einer von den Herren Postbeamten und Gott weiß wer. Und dann soll er jedesmal sagen zu seinem Wachthabenden: »Jetzt nehmen Sie wieder das Kommando, Sie sehen, ich bin beschäftigt.« Und gleich darauf: »Nun wünsche ich wieder das Kommando zu übernehmen.« — Und so könnte sich dieses verwunderliche Redespiel, Gott weiß wie oft, auf der Wache wiederholen, wenn häufig Störungen eintreten oder, was noch öfter vielleicht eintritt, der Kapitän auf kurze Zeit in das Navigationszimmer zu treten hat. Es könnte nicht ausbleiben, daß im Drange der Umstände diese hochnotpeinlichen Mitteilungen häufig vergessen werden, dann hätten wir einen Wachthabenden auf der Brücke, der seiner Rechte und Pflichten enthoben wäre, da der Kapitän ihm ja gesagt, er übernehme selbst das Kommando. Das Schiff wäre gewissermaßen führerlos. Bei einem Unfall würde dann allerdings, um wieder mit den Worten des Verfassers zu reden, diese papierene Weisheit „*in ihrer ganzen Geistesgröße leuchtend, vor dem Forum der Gerechtigkeit erscheinen*“ (S. 382).

Ich kann nicht auf alles eingehen, was der Verfasser schon als das *Mindestmaß* der generellen Orders des Orderbuchs bezeichnet. Ich würde mit meinen Ausstellungen weit den zulässigen Raum

überschreiten. Da soll z. B. gleich zu Anfang im Orderbuch stehen: »Der wachthabende Offizier hat zu bedenken, daß er bei Antritt der Wache als rechtmäßiger Vertreter des Kapitäns die volle Verantwortlichkeit für die sichere Navigierung des Schiffes hat.« Das soll im Orderbuch stehen, und das soll erst der Offizier *bedenken*, das soll ihm erst eingeschärft werden. Wo in aller Welt gibt es denn einen deutschen Schiffsoffizier, der nicht wissen sollte, daß er die volle Verantwortung für die Schiffsführung hat, wenn er allein auf der Brücke ist, daß er seine Berufsehre, seine Stellung und sein Patent einbüßt, wenn er sich Verfehlungen, die schwere Folgen nach sich ziehen, zu Schulden kommen läßt. —

Für welche Schiffe sollen überhaupt solche Orderbücher vorgeschrieben werden, und für welche nicht? Wo ist die Grenze zwischen großen und kleinen Schiffen?

Nein, Herr E. M., die Unmittelbarkeit der Befehlsabgabe und der Instruktionserteilung, d. h. die mündliche, ist eine Notwendigkeit, die in dem Seemannsberuf begründet ist; sie ist unentbehrlich, und kann auf keinen Fall durch ein Orderbuch nach Ihrer Façon ersetzt werden, wenn nicht alles in die Brüche gehen soll. — Wenn ich mich heftig gegen dieses Projekt gewandt, so bitte ich zu erwägen, daß Ihre negierende und ironisierende Art und Weise wohl oder übel die Tonart der Entgegnung mitbestimmen mußte. Wer selbst die Bestrebungen anderer, ohne ihnen auch nur ein wenig Gerechtigkeit angedeihen zu lassen, in Bausch und Bogen verurteilt, ohne auch nur im stande zu sein, die Fragen tiefer zu erfassen, sie gründlicher und durchgreifender zu erörtern, auf höherer Stufe des Gedankens zu verarbeiten und der Lösung entgegen zu führen, der darf sich nicht beklagen, wenn ihm in ähnlicher Tonart geantwortet wird. —

Gewiß, es sind Übelstände in der Handhabung des Wachdienstes zu Tage getreten; kein Einsichtiger wird sich dieser Tatsache verschließen. Aber wo, frage ich, treten nicht Mängel auf, wo Menschen zusammenwirken, vollends in einem so gefahrvollen Berufe, wie es der des Seemanns ist, bei dem eine geringe Verfehlung, ja das geringste Versehen häufig unabsehbare Folgen haben kann! Nicht jeden Übelstand kann man gleich durch Strafvorschriften und Gesetzesparagraphen aus der Welt schaffen. Es verdient die größte Beachtung, was Kapt. R. Totte als stellvertretender Vorsitzender des Seeschiffer-Vereins »Stettin« schreibt: »Jedes neue Gesetz für die Schiffahrt«, sagt er, »und wenn es noch so schön aussieht, hatte seine Härten und war dazu angetan, dem Kapitän, sowie auch dem Offizier neue Erschwernisse und neue Pflichten aufzuerlegen.« — Und das unmögliche Orderbuch könnte nur durch eine Rechtsnorm, durch ein kompliziertes Gesetz zur Einführung gelangen.

Darum halten wir auch den Standpunkt der Regierung im Hinblick auf diese Frage, wie er in dem Schreiben des Herrn Staatssekretärs, Graf von Posadowsky, vom 3. Mai 1904 zum Ausdruck kommt, für durchaus zutreffend: »Von einer verordnungsmäßigen Regelung«, heißt es dort, »muß wegen der vielseitigen entgegenstehenden Bedenken bis auf weiteres abgesehen werden» (Hansa S. 244). Des dürfen wir uns schon versichert halten: wenn größere Übelstände auf diesem Gebiet hervortreten, die ein Eingreifen notwendig machen, dann wird die Regierung nicht zögern, mit einer Verordnung einzuschreiten. Diese Zuversicht können wir entnehmen aus der Haltung der Regierung in der Ruderkommandofrage. Als alle Stränge rissen; als die Verwirrung immer größer wurde; als die Aussicht, zu der notwendigen Einheitlichkeit zu kommen, in immer weitere Fernen entschwand, und nur noch Ein Wille die unerläßliche Einheit herstellen konnte — da hat diese Macht eingegriffen und dem heillosen Zustande ein Ende gemacht; wie wir hoffen und zuversichtlich meinen, zum Wohle für »All Deutschland zur See.«

Der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag und der Nebengesetze vom Standpunkte der Transportversicherten.

Von Theodor Rodenacker. (Schluß.)

Zahlreicher sind die Punkte, in denen der Versicherte eines größeren Schutzes bedarf, als der Entwurf sie ihm gewährt. Nach der Reihenfolge der Paragraphen des Entwurfes wären die folgenden Bestimmungen hervorzuheben:

Ein sehr erheblicher Übelstand bei der Transportversicherung ist, wie schon oben hervorgehoben, daß nur ein geringer Teil der Versicherten die Versicherungsbedingungen kennen lernen kann.

In bezug auf die Versicherungsbedingungen enthalten die Policen nichts weiter als eine Bezugnahme auf die allgemeinen Versicherungsbedingungen von 1867 in Hamburg oder auf die 1875er Bedingungen in Bremen. Auf der Rückseite der Policen stehen dann eine Reihe von Abweichungen von diesen Bedingungen, die von Zeit zu Zeit von den Versicherern festgesetzt sind. Dieser Zustand ist mit der heutigen Auffassung vom Versicherungsrecht nicht mehr zu vereinen; enthält doch z. B. das Aufsichtsgesetz in seinem § 10 die ausdrückliche Bestimmung:

»Vor dem Abschlusse des Versicherungsvertrags ist dem Versicherungsnehmer ein Exemplar der maßgebenden allgemeinen Versicherungsbedingungen gegen eine besonders auszufertigende Empfangsbescheinigung auszuhändigen.«

Ein Nachsatz dieses Paragraphen bestimmt eine Ausnahme hiervon für Abschlüsse im Börsenverkehr oder nach Börsenusance. Das erstere könnte ja auch in der Transportversicherung bestimmt werden. Ein Abschluß nach Börsenusance würde dagegen keine Besserung bringen; wie es möglich ist, daß für die Feuerversicherung diese Bestimmung getroffen ist, scheint unerklärlich. Es muß deshalb insbesondere auch für die Transportversicherung verlangt werden, daß die Police die allgemeinen Versicherungsbedingungen enthält. Wenn die Versicherer durch einige zwingende Bestimmungen künftighin genötigt sein sollten, das Gesetz als Grundlage zu akzeptieren, dann können die auf die Police zu setzenden Ergänzungen sehr kurz sein.

Ein weiterer Punkt, der einer Änderung zu gunsten des Versicherten bedarf, ist die Wirkung des Konkurses über das Vermögen des Versicherers. Nach dem Entwurf soll bei dessen Eröffnung das Versicherungsverhältnis sofort endigen. Dies ist ungerechtfertigt und entspricht auch nicht dem bisherigen Zustande. Wenn ein Schaden sofort nach der Konkurseröffnung eintritt, hätte der Versicherte einen Anspruch gegen die Masse nur wegen des Prämienrestes, und zwar auch nur in Höhe der Konkursquote. Es ist aber aus Billigkeitsgründen durchaus erforderlich, ihm, bis er imstande gewesen ist, sich anderweitig zu decken, jedoch nicht über eine mäßige Zeit hinaus, im Schadensfalle einen Anspruch auf die Leistung des Versicherers in Höhe der Konkursquote zu geben.

Für die anderen Versicherungszweige mag es praktisch sein, die Folgen der von dem Versicherten nicht veranlaßten Gefahrerhöhung zu bestimmen. Für die Transportversicherung wäre dies eine vollständige Neuerung und durchaus undurchführbar. Es ist von jeher so gehalten worden und entspricht auch den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, daß eine solche unbeabsichtigte Gefahrerhöhung eine Gefahr ist, die der Versicherer ohne weiteres innerhalb des Umfanges seines gewöhnlichen Risikos zu tragen hat.

Der Begriff der Taxe bedarf in der Transportversicherung einer wesentlich anderen Bestimmung, als sie, offenbar mit Rücksicht auf die anderen Versicherungszweige, im Entwurf gewählt worden ist. In der Transportversicherung ist die Taxe eine absolute Grundlage für die Regulierung. Der Versicherer kann nach dem Schadensfalle, wie vom Reichsgericht festgestellt ist, niemals die Taxe angreifen. Nur vor dem Schadensfalle muß er die Herabsetzung fordern können, wenn er nachweisen kann, daß sie zu hoch ist. Übrigens hat zum Beispiel in der Kaskoversicherung der Versicherer ein Interesse an einer hohen, der Versicherte an einer niedrigen Taxe; das geht so weit, daß zum Beispiel die deutschen Versicherungsgesellschaften sogar Minimaltaxen festgestellt haben. Je niedriger die Taxe, desto höher der Prämiensatz.

Durchaus ungeeignet für die Transportversicherung sind auch die Bestimmungen über die Versicherung eines Risikos in Anteilen bei verschiedenen Versicherern. Der Entwurf verlangt in einem solchen Falle, daß der Versicherte sämtlichen Versicherern eine Anzeige über die anderen Versicherungen macht. Dies ist für die anderen Versicherungszweige gewiß erforderlich, für die Transportversicherung aber überflüssig und undurchführbar. Es wird häufig ein Schiff teils in England, teils in Deutschland, teils in Holland und manchmal noch in New-York oder Bombay gedeckt. Es ist offenbar widersinnig, daß das deutsche Gesetz den Versicherten zwingt, selbst wenn er zum Beispiel ein größeres Selbstrisiko läuft, die deutschen Versicherungen den ausländischen Gesellschaften anzuzeigen, und umgekehrt.

Bei der Veräußerung der versicherten Sache verlangt der Entwurf ebenfalls die sofortige Anzeige an den Versicherer. Eine gewisse Berechtigung hat dieses Verlangen bei der Zeitversicherung eines Schiffes, weil hier in der Tat ebenso wie bei der Feuerversicherung der Versicherer ein erhebliches Interesse an der Person des Versicherten hat. Unberechtigt und undurchführbar aber ist diese Bestimmung bei der Versicherung von Gütern, die zum Beispiel zwischen Amerika und Deutschland durch Weitergirierung des Konossementes zehn bis zwanzig Mal ihren Eigentümer wechseln können.

Die besonderen Bestimmungen für die Transportversicherung enthalten nur sechzehn Paragraphen, gegenüber den ungefähr siebzig entsprechenden Paragraphen des Handelsgesetzbuches. Es ist ohne weiteren Nachweis klar, daß die weitaus meisten dieser Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in das Transportversicherungsgesetz aufgenommen werden müssen. Dabei wird es aber nötig sein, sie dem Geiste des neuen Gesetzentwurfes anzupassen. Hierbei kommen besonders zwei Punkte in Betracht. Der erste ist der, daß das Handelsgesetzbuch, und mit ihm natürlich die allgemeinen Versicherungsbedingungen der deutschen Gesellschaften, den Reeder für die Seetüchtigkeit seines Schiffes verantwortlich halten, selbst dann, wenn weder ihn noch seinen geschäftlichen Vertreter (Kapitän) irgend ein Verschulden trifft. Dies ist nicht etwa so zu verstehen, daß die Versicherer etwa für einen bereits bei der Ausreise schadhaften Teil in bezug auf seine Reparatur oder seinen Ersatz aufkommen sollen, sondern daß es unberechtigt ist, daß sie für keinen Schaden haften, der dadurch verursacht wird, daß das Schiff in einem nicht absolut seetüchtigen Zustande die Reise antritt. Eine solche Bestimmung mochte früher zur Zeit der hölzernen Segelschiffe oder selbst noch im Jahre 1867 bei den damals sehr einfach konstruierten Dampfern halbwegs gerechtfertigt erscheinen. Der gegenwärtigen Rechtsanschauung aber widerspricht es, einen Reeder für etwas verantwortlich zu halten, unter dem schweren Präjudiz der Nichtleistung der ganzen Versicherungssumme, was weder er noch sein Kapitän trotz Aufwendung jeder Sorgfalt vermeiden konnte; denn auch völlig unsichtbare Schäden machen das Schiff im Sinne des Gesetzes seeuntüchtig. Heute, bei der komplizierten Natur der Schiffe und bei der verschärften Rechtsauffassung auch in bezug auf den Begriff der Seetüchtigkeit, wie sie von einigen Gerichten zweiter Instanz angewandt worden ist, ist es durchaus erforderlich, den Versicherer nur dann von der Leistung zu befreien, wenn den Reeder oder seinen geschäftlichen Vertreter ein Verschulden trifft. In England ist es seit vielen Jahren ein fest etablierter Rechtssatz, daß bei Zeitversicherungen, welche die weitaus größte Zahl der Kaskoversicherungen ausmachen, der Versicherer bei unverschuldeter Seeuntüchtigkeit haftet.

Ein anderer wichtiger Punkt ist das Abandonrecht. Der Versicherer hat sich wohlweislich das Recht gewahrt, in einem Falle, in dem er befürchtet, daß der Schaden die Versicherungssumme übersteigen werde, sich durch Zahlung der vollen Versicherungssumme von jeder weiteren Verbindlichkeit zu befreien. Solche Verbindlichkeiten können vor allem in Aufwendungen zur Rettung der versicherten Sache bestehen. Dem Versicherten aber hat er dieses sehr wichtige Recht, welches zum Beispiel im englischen Versicherungsrecht eine hervorragende Stelle einnimmt, abgeschnitten. Das Kriterium nach englischem Recht, welches zum Beispiel auch früher in dem damals zu Deutschland gehörenden Österreich galt, war, daß der Versicherte dann befugt war, die versicherte Sache dem Versicherer zu abandonnieren, wenn die Wiederherstellungskosten (Bergelohn und ähnliche Aufwendungen, Reparatur usw.) zusammen den Wert der geretteten Sache nach ihrer Wiederherstellung übersteigen würden. Dieses Recht ist für den versicherten Reeder insbesondere äußerst wichtig, und es ist nicht gerechtfertigt, daß die Versicherer dieses Recht, das sie für sich in Anspruch nehmen, nicht auch den Versicherten geben wollen.

Bei Durchführung der vorstehenden Vorschläge dürften Versicherer und Versicherte gleichmäßig zu ihrem Rechte

kommen, aber nur bei Einführung zwingenden Rechtes auch in die Transportversicherung.

Der § 177 des Entwurfes setzt diejenigen Vorschriften, welche die Vertragsfreiheit beschränken, für die Transportversicherung außer Anwendung. Die Gründe, die dazu geführt haben, sind bereits im ersten Teil dieses Aufsatzes angeführt und widerlegt. Es ist daher nur noch zu prüfen, welche Bestimmungen es sind, deren Abänderung in der Transportversicherung der vertraglichen Vereinbarung entzogen bleiben muß. Auch hier wird am besten die Paragraphenfolge des Entwurfes zugrunde gelegt werden.

In § 6 würde die Bestimmung zu treffen sein, daß der Versicherer sich auf keine Vereinbarung berufen kann, welche eine Bestimmung des Gesetzes abändert, wenn sie nicht ihrem vollen Wortlaute nach in den Versicherungsschein aufgenommen ist. Damit soll verhütet werden, daß, wie bereits oben angeführt ist, die Policen sich nur auf die allgemeinen Versicheourgsbedingungen beziehen, welche den meisten Versicherten unbekannt sind. Ebenso muß eine kurze Frist für den Versicherten zur Genehmigung des Inhalts des Versicherungsscheines in diesem Paragraphen als zwingendes Recht gesichert werden.

Nachdem die §§ 7 bis 9 für den Versicherten so viel schärfer gestaltet sind, daß sich der Versicherer bereits für ein bloßes Verschulden des Versicherten von der Leistung frei erklären darf, ist eine dem Versicherten noch ungünstigere Vereinbarung nicht mehr zulässig.

In § 10 wäre eine Vereinbarung, durch welche die Verjährung zu Ungunsten des Versicherten verschoben wird, oder welche den Anspruch an den Versicherer von der Klage innerhalb einer bestimmten Frist abhängig macht, zwingend zu verbieten.

In § 12 wären die Bestimmungen für den Fall des Konkurses des Versicherten als zwingendes Recht festzusetzen.

Die §§ 14 bis 26 regeln die Anzeigepflicht und die Gefahrveränderung. Wie oben ausgeführt, sind die Versicherten damit einverstanden, daß diese Paragraphen in dem strengen Sinne des Handelsgesetzbuches geregelt bleiben; da aber die Versicherer in den allgemeinen Versicherungsbedingungen noch über diese strengen Bestimmungen hinausgegangen sind und zweifellos versuchen würden, dies auch nach Erlaß des neuen Gesetzes zu tun, muß § 27, der diesen ganzen Abschnitt zu zwingendem Recht macht, auch für die Transportversicherung übernommen werden.

Der Abschnitt von der Prämie (§§ 28 bis 35) kann für die Transportversicherung zum größten Teile dispositives Recht bleiben. Einige Bestimmungen sind aber nach dem neuen Entwurf so scharf, daß die betreffenden Paragraphen, und zwar wird es sich um die §§ 31, 32 und 33 handeln, in denen unter Umständen der Versicherer von der Pflicht zur Leistung frei sein soll einer weiteren Verschärfung durch die allgemeinen Versicherungsbedingungen entzogen bleiben müssen.

In dem Abschnitte über den Versicherungsfall wäre § 40 als zwingendes Recht beizubehalten.

In dem Abschnitte über den Inhalt des Vertrages würde die im § 57 enthaltene Bestimmung, daß eine offenbar falsche Abschätzung des Teilschadens durch Sachverständige angegriffen werden kann, ebenfalls dem dispositiven Rechte zu entziehen sein.

Auch § 65, welcher eine stillschweigende Verlängerung des Versicherungsvertrages bis zu einer Kündigung verbietet, wird der Abänderung durch den Vertrag entzogen werden müssen.

In dem Abschnitte vom Umfang der Gefahr, welcher aus dem Handelsgesetzbuch übernommen werden muß, darf eine Vereinbarung nicht gestattet sein, nach welcher der Versicherer nach Eintritt eines Versicherungsfalles oder wegen Veräußerung der versicherten Sache, außer bei einer Zeitversicherung auf Schiff oder Fracht, das Versicherungsverhältnis kündigen kann.

* * *

Es wäre in hohem Maße erfreulich, wenn Alle, die ein Interesse daran haben, daß die Transportversicherung in dem zu erwartenden Gesetze nicht nur den Wünschen der Versicherer, sondern auch den berechtigten Forderungen der Versicherten gerecht wird, an den geeigneten Stellen in dieser Richtung wirken würden.

Seeunfall des Fischdampfers „Emmy“ (Kaiserl. Ober-Seeamt).

(Pflichten des Kapitäns in engem Fahrwasser; Unzulässigkeit von Rügen; Vereidigung des Kapitäns; Berichtigungen in Seekarten).

Auf die Beschwerde des Schiffers auf kleiner Fahrt P.*) gegen den Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 27. Juli 1904 über den Seeunfall des Fischdampfers »Emmy« von Bremerhaven hat das Kaiserliche Oberseeamt in seiner zu Berlin am 21. September 1904 abgehaltenen öffentlichen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden: daß die Beschwerde zurückzuweisen und die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer zur Last fallen.

An dieser Sitzung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig; Vizekonsul Lindemann; Kapt. Bolte; Wasserschout Hendorff; Kapt. Heitmann; Kapt. Steffen; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4) als Reichskommissar: Kontreadmiral z. D. Thiele.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Das Ober-Seeamt hat kein Bedenken getragen, der Auffassung des Seeamts dahin beizutreten, daß die Strandung des Fischdampfers »Emmy« durch den Beschwerdeführer verschuldet worden ist. Von der Verantwortlichkeit für dieses Verschulden kann ihn auch der Umstand nicht befreien, daß, wie das Ober-Seeamt mit dem Reichskommissar im Gegensatze zu dem Seeamt erachtet, auch Kapt. L. nicht ganz frei von Verschulden ist (zu vergleichen die Entscheidung des Ober-Seeamts vom 1. April 1903, betreffend den Seeunfall des Fischdampfers »Platessa«, Band 15 Seite 69 und die daselbst angeführten früheren Entscheidungen).

Der im übrigen dem Falle »Platessa« sehr ähnliche Seeunfall der »Emmy« liegt, was das Verhalten des Kapitäns anlangt, insofern günstiger, als dieser dem Beschwerdeführer eine durchaus sachgemäße und ausreichende Unterweisung über die einzuschlagende Navigierung gegeben hat. Aber es wäre jedenfalls geraten gewesen, gerade in einem so engen Fahrwasser, wie das am Nachmittage des Unfalltages zu passierende, die Führung des Schiffes selbst zu übernehmen. Es mag zugegeben sein, daß der Dienst auf einem Fischdampfer besonders anstrengend für den Schiffsführer ist, und in diesem Umstand eine Entschuldigung für den Wunsch des Kapitäns gefunden werden, bis zur Übernahme der Nachtwache sich einmal ordentlich auszuruhen; aber *das Gefühl der Verantwortlichkeit für das Schiff hätte diesen Wunsch zurücktreten lassen müssen*, zumal dem Kapitän der Beschwerdeführer noch nicht genügend

*) P. war Bestmann an Bord der »Emmy« und von ihm wird im Nachfolgenden, weil er gegen den Spruch des Seeamtes Berufung eingelegt hatte, als vom Beschwerdeführer gesprochen.

bekannt war, er insbesondere über dessen Zuverlässigkeit und Erfahrungen sich noch keineswegs ein sicheres Urteil hatte bilden können. Daß P. angegeben hatte, er wäre schon früher durch die Ostrinne hindurch gefahren, durfte für den Kapitän nicht ausreichen, und selbst wenn P., was er vor dem Ober-Seeamte bestritten hat, sich dahin geäußert hätte, daß er Bescheid wisse und daß der Kapitän ruhig hinunter gehen könne, so zeugte es doch von einer, wie die Folgen gelehrt haben, übel angebrachten Sorglosigkeit, die Wachen so zu verteilen, daß gerade in den zu den gefährlichsten der ganzen Reise zählenden Gewässern nicht der Kapitän selbst, sondern der erst zu Beginn der Reise angenommene, nicht erprobte Beschwerdeführer das Schiff zu führen hatte.

Diese von der seeamtlichen Auffassung abweichende Erwägung kann aber nicht dahin führen, das Verschulden des Beschwerdeführers irgendwie milder zu beurteilen; vielmehr ist der Beurteilung des Seeamts überall beizutreten. Es erübrigt nur, ergänzend auf einige Einzelheiten einzugehen.

Kapitän L. hat vor dem Seeamt bekundet, daß er zu P. gesagt habe, wenn ihm etwas verdächtig vorkäme, solle er ihn rufen. Der Beschwerdeführer hat vor dem Ober-Seeamte den Empfang eines solchen Befehls in Abrede gestellt. Dem sei, wie ihm wolle; auch ohne ausdrückliche Weisung war es Pflicht des Beschwerdeführers, sobald er ein Seezeichen sah, dessen Bedeutung er nicht kannte, den Kapitän zu rufen.

Seine bezüglich der Segelanweisung in erster Instanz gemachten Angaben hat der Beschwerdeführer dahin ergänzt, daß er sich wohl nach einer Segelanweisung umgetan, eine solche aber nicht an Bord gefunden habe. Wenn er wirklich auf die Benutzung der Segelanweisung bedacht gewesen wäre, so ist nicht verständlich, daß er sich mit einem erfolglosen Umtun danach begnügt habe, und nicht, was das nächstliegende und auch seine Pflicht gewesen wäre, den Kapitän nach der Segelanweisung gefragt haben sollte.

Endlich spricht zu Ungunsten des Beschwerdeführers die Unkenntnis der Bedeutung von Seezeichen. Die Prüfung für Schiffer auf kleiner Fahrt erstreckt sich auf den Gebrauch der Seekarten; ein solcher bedingt die Kenntnis von der Bedeutung der Seezeichen.

Gegenüber dem zweifelsfrei feststehenden Sachverhalte rechtfertigt sich durchaus der auf Patententziehung lautende Spruch des Seeamts. Wenn dieses auch die Frage erwogen hat, ob es nach Lage der Umstände möglich sei, dem P. unter Belassung seines Patents eine *scharfe Rüge zu erteilen, so hätte diese Frage nicht erst aus tatsächlichen, sondern von vornherein aus Rechtsgründen verneint werden müssen. Die Verhängung einer, den Charakter einer Disziplinarstrafe tragenden Rüge steht, wie das Ober-Seeamt mehrfach, zuletzt in der Entscheidung vom 23. Oktober 1903, betreffend den Zusammenstoß der Dampfer „Robert Köppen" und „Imperator" von Stettin, ausgesprochen hat, den seeamtlichen Behörden nicht zu.*

Auch noch nach einer anderen Richtung hat sich das Seeamt von einer irrigen Auslegung des Gesetzes leiten lassen, indem es entgegen dem Antrage des Reichskommissars von der Beeidung des Kapitäns L. um deswillen Abstand genommen hat, weil seinen Bekundungen auch ohnedem voll Glaube geschenkt worden ist. Die Bestimmung im § 22 des Seeunfallgesetzes, wonach der Schiffer, Steuermann und Maschinist des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, als Zeugen nur auf Beschluß des Seeamts zu beeidigen sind, wird in der dem Gesetzentwurfe (§ 20) beigegebenen Begründung dahin erläutert, daß die genannten Personen, wenn der Unfall durch sie verschuldet ist, ein Interesse daran haben könnten, einzelne für die Beurteilung ihres Verhaltens wichtige Umstände zu verheimlichen oder unrichtig darzustellen; infolgedessen werde bisweilen die Glaubwürdigkeit ihrer Aussage erheblichen Zweifeln unterliegen und ihre Beeidigung bedenklich erscheinen (Reichstagsdrucksache Nr. 4 von 1877). Danach hat das Gesetz die Beeidigung der beteiligten Schiffer und Schiffsoffiziere keineswegs in das Belieben des Seeamts stellen wollen (zu vergleichen Entscheidung des Ober-Seeamts vom 21. März 1879, Band 1 Seite 445, sowie die Erörterungen hierzu in dem Kommentar von Laefar, Anmerkung 2 zu § 22). Sofern diese als *Zeugen* vor das Seeamt geladenen Personen lediglich die Zeugeneigenschaft im Laufe der Verhandlung beibehalten, mit anderen Worten, sofern die Entziehung der Gewerbebefugnis gegen sie nicht in Frage kommt, ist hinsichtlich der Beeidigung dieser *Zeugen* nach den gemäß § 19 Abs. 1 des Seeunfallgesetzes entsprechend anwendbaren Bestimmungen der Strafprozeßordnung, Buch 1 Abschnitt 6, in Verbindung mit der oben angeführten Bestimmung im § 22 des Seeunfallgesetzes zu verfahren. *Diese Bestimmungen gestatten nicht, die Beeidigung eines Zeugen zu unterlassen, weil seine Bekundungen auch unbeeidet Glauben verdienen.* Hatte im vorliegenden Falle das Seeamt keinen Zweifel an der Glaubwürdigkeit des Kapitäns L., so mußte, da die Patententziehung gegen ihn nicht in Frage kam, seine Beeidigung selbst dann beschlossen werden, wenn das Seeamt zu der, jetzt vom Ober-Seeamte vertretenen Ansicht gelangt wäre, daß Kapitän L. nicht völlig frei von jedem Verschulden des Unfalls sei. Bei der entgegengesetzten Auffassung des Seeamts aber hätte es in jedem Falle ohne Rücksicht auf die Glaubwürdigkeit des Zeugen zu dessen Beeidigung vorschreiten müssen.

In die an Bord befindliche Seekarte waren die seit ihrem Erscheinen ergangenen Berichtigungen nicht nachgetragen. *Das Ober-Seeamt hält es für wünschenswert, daß die Reedereien für die Nachtragungen der Berichtigungen in die ihren Schiffen zur Verfügung stehenden Seekarten Sorge tragen.*

Die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens sind, da ihm der Erfolg versagt blieb, dem Beschwerdeführer zur Last gelegt worden.

* * *

Anmerkung der Redaktion. Die seemännischen Kreise können dem Oberseeamt nicht dankbar genug für sein energisches Einschreiten gegen das gesetzwidrige Erteilen von Rügen sein, wie sie leider Jahre hindurch von den Seeämtern des Deutschen Reiches zum Nachteil von Kapitänen und Schiffsoffizieren gegen diese ausgesprochen worden sind. Als wir vor vier bis fünf Jahren zuerst auf das Unzulässige einer solchen Rechtssprechung hinwiesen, begegnete unsere Auffassung mitleidigem Kopfschütteln, mitunter sogar höhnischer Abweisung, in sog. erfahrenen Kreisen. Man faßte es damals als Unverschämtheit auf, wenn Jemand an »ehrwürdigen« Gebräuchen, die er für gesetzwidrig hielt, zu rütteln wagte. Als wir uns aber garnicht überreden und beeinflussen liessen, begann man allmählich — und Das bezieht sich glücklicherweise auch auf andere Gebiete — der »Hansa« das Recht einzuräumen, Kritik zu üben, wo sie angebracht ist. Heute, wo im Oberseeamt alle Verstöße der Seeämter — und sie sind mannigfaltig — gebührend gekennzeichnet werden, nimmt man unsere Berufung auf die Unzulässigkeit von Rügen etc. als etwas Selbstverständliches entgegen. Die Zeiten haben sich geändert.

Nach dieser kleinen Abschweifung kommen wir in der obigen Verhandlung auf die Stelle zurück, in der das Oberseeamt, indem es die Unzulässigkeit einer Rügeerteilung ausspricht, auf seine Entscheidung vom 23. Oktober 1903 verweist. Da hier — es handelte sich um den Kollisionsfall »Robert Köppen«—»Imperator« — die Anschauung des Oberseeamts zur Rügeerteilung ausführlich niedergelegt ist, geben wir sie den Lesern bei dieser Gelegenheit bekannt.

Es heißt dort:

»Das Seeamt hat geglaubt, in seinem Spruche auch dem Steuermanne des Dampfers »Imperator«, Z., eine Rüge erteilen zu sollen. Eine solche Rügebefugnis räumt das Gesetz den seeamtlichen Behörden nicht ein (zu vergl. Entscheidung des Ober-Seeamts vom 17. Juni 1897, Band 12, Seite 494 f.) Nach § 4 des Seeunfallgesetzes sollen durch die Untersuchung die Ursachen des Seeunfalls, sowie alle mit denselben zusammenhängenden Tatumstände ermittelt werden. Ein mit dem Unfalle zusammenhängender Tatumstand ist zweifellos, daß der Steuermann des »Imperator« unterlassen hat, den Rückwärtsgang der Maschine durch das im Artikel 28 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 vorgeschriebene Signal anzuzeigen. Die Feststellung dieses Tatumstandes liegt innerhalb der Aufgaben des Seeamts; dieser Feststellung jedoch eine weitere Folge gegen den von ihr betroffenen Schiffsoffizier zu geben, bietet das Gesetz keine Möglichkeit, da es als einzige gegen einen Schiffsoffizier sich richtende Maßnahme die Patententziehung kennt, für die es in bezug auf den Steuermann Z. an den gesetzlichen Voraussetzungen (ursächlicher Zusammenhang zwischen Unterlassung und Unfall; Antrag des Reichskommissars) fehlte. *Der Spruch des Seeamts verstößt sonach,* insoweit dem Steuermanne Z. eine Rüge erteilt ist, *gegen das Gesetz.* Zu einer Aufhebung dieses Teiles des Spruches ist jedoch das Ober-Seeamt nach der gegenwärtigen Rechtslage nicht befugt; es muß sich deshalb darauf beschränken, die Erteilung der Rüge an dieser Stelle als unzulässig zu bezeichnen.«

Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungs-Systeme.

Bremen, den 31. Oktober 1904.

An die
»Hansa«, Deutsche Nautische Zeitschrift,
Hamburg.

Sehr geehrte Redaktion!

Am 25. Januar 1904 wurden in der Sitzung des Nautischen Vereins Hamburg die modernen Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungs-Systeme besprochen. Es wurden Vorträge gehalten über den Clayton-Feuerlösch-, Desinfektions- und Rattenvertilgungsapparat und das Gronwald'sche Feuerlöschsystem. Herr Gronwald sprach über sein System und stellte in seinem Vortrage gegen das Clayton-System u. a. die in dem unten abgedruckten Briefe der Herren Ant. Dom Bordes & Fils erwähnten unrichtigen Behauptungen auf, welche wegen mangelnder Unterlagen nicht sofort widerlegt werden konnten (vide auch »Hansa« No. 9 und No. 16).

Im Einverständnisse mit Herrn Gronwald erlauben wir uns zur Richtigstellung das Schreiben der Herren Bordes & Fils, sowie einen Brief des Herrn Gronwald zu veröffentlichen und bitten wir Sie höfl., diese Schriftstücke mit unserem Schreiben in der nächsten Nummer Ihres geschätzten Blattes abdrucken zu wollen.

Wir begrüßen Sie
hochachtungsvoll
Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik
Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

* * *

Diese beiden Schreiben lauten:

Dünkirchen, den 7. März 1904.

Von Herren Ant. Dom Bordes & Fils
an
Herrn T. A. Clayton. Compagnie du Gaz Clayton,
20 rue Taitbout, Paris.

Sie gaben uns Kenntnis von einem Brief, welcher am 4. ds. von der Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik in Bremen an Sie gerichtet worden ist, und mit welchem sie Ihnen einen Artikel aus der deutschen Zeitschrift »Hansa« folgenden Wortlauts übersendet:

»Die größte französische Segelschiffsreederei (Bordes & Fils in Dünkirchen) hatte mehrere Schiffe mit dem Clayton-System eingerichtet. Bei dem Gebrauche der Einrichtung machten sich alsbald auch die sehr giftigen Gase in den Mannschaftsräumen bemerkbar. Unter den Seeleuten wurde es bekannt und mit jeder Reise wurde es der Reederei schwerer, für diese Schiffe Mannschaften anzuwerben. Infolgedessen sah sich die Reederei nolens volens veranlaßt, die gesamte Anlage von den Schiffen zu entfernen. Dieselbe Reederei läßt, nachdem sie sich von den Vorteilen des Gronwald'schen Verfahrens überzeugt hat, eines ihrer demnächst nach Hamburg kommenden Schiffe mit dem Gronwaldsystem ausrüsten.«

Wir erklären anstandslos, daß, wenn der Clayton-Apparat dazu verwendet worden ist, einige von unseren in Frankreich ankommenden Schiffen zu desinfizieren, diese Operation keinerlei Schwierigkeiten machte und nicht zu der geringsten Klage geführt hat.

Niemals haben wir gehört, daß die Anmusterung der Seeleute, für die mit dem Clayton-Apparat desinfizierten Schiffe schwieriger gewesen wäre, als für andere. Die in dem fraglichen Artikel öffentlich ausgesprochene Behauptung ist absolut hinfällig.

Was den Gronwald-Apparat betrifft, so haben wir denselben niemals als zur Desinfektion von Schiffen geeignet betrachtet, sondern nur als Feuerlösch-Apparat.

Wie man uns den Gronwald-Apparat anbot, haben wir die Aufstellung desselben als überflüssig erklärt in Anbetracht der besonderen Vorsichtsmaßregeln, welche an Bord unserer Schiffe zur Verhütung und Löschung von Bränden getroffen sind. Auf die eindringlichen Bitten der Agenten, welche den Gronwald-Apparat vertreiben, haben wir schließlich eingewilligt, daß sie auf ihre Kosten auf einem demnächst in Hamburg eintreffenden Schiffe die Aufstellung vornehmen. Wir gestatteten dies keineswegs in der Vermutung, daß das Gronwaldsystem dem Clayton-System überlegen sei. Wir haben letzteres auch noch garnicht zum Feuerlöschen gebraucht aus den vorerwähnten Gründen.

Genehmigen Sie etc.
gez.: *Ant. Dom Bordes & Fils.*

* * *

Berlin, den 15. September 1904.

An die
Norddeutsche Armaturen-Fabrik,
Bremen.

Auf Grund Ihrer mir gewordenen Mitteilung, wonach es nicht richtig ist, daß die Segelschiffsreederei Bordes & Fils in Dünkirchen Clayton-Einrichtungen aus ihren Schiffen habe entfernen lassen, ziehe ich meine in meinem Vortrage am 25. Januar 1904 im Nautischen Verein zu Hamburg gemachte gegenteilige Bemerkung hiermit zurück, und bedauere, falsch informiert worden zu sein.

Ebenso habe ich keine Veranlassung, an Ihrer Angabe zu zweifeln, daß die erwähnte Hamburger Reederei die Clayton-Einrichtung aus einem Ihrer Schiffe nur wegen angeblich zu hoher Betriebskosten habe entfernen lassen. Auch hierüber war ich unrichtig informiert.

Ich bekenne hiermit, daß ich die diesbezüglichen Bemerkungen in meinem Vortrage nicht wider besseres Wissen gemacht habe, und unter keinen Umständen zu einer solchen Handlung fähig wäre.

Hochachtungsvoll
gez.: *H. Gronwald.*

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestellte bei der Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G. einen **Frachtdampfer** von **7500 t** von **Tragfähigkeit** mit Zwischendeckseinrichtung. Die Maße des Schiffes sind wie folgt: 393' × 50' × 31'.

* * *

Der hamburgischen Werft von Janssen & Schmilinsky sind **zwei Schleppdampfer** in Bauauftrag gegeben. Der eine von der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges. für den Dienst in Maranham, der andere von der Kaiserlichen Marine für Wilhelmshaven.

* * *

Die Deutsche Ostafrika-Linie gab der Firma Deurer & Kaufmann, Hamburg, einen **Seeleichter** von 450 t Tragfähigkeit in Auftrag, der, betrieben durch zwei Daimler-Petroleum-Schiffsmotoren von je 60 effektiven Pferdestärken, in der Lage ist, größere Seereisen zu unternehmen. Das Fahrzeug, das erste dieser Art, ist bestimmt für große Küstenfahrt in Ostafrika; es soll unter Segel und mit Hilfe der Motoren den größten Teil der Reise nach Afrika mit eigener Kraft zurücklegen.

* * *

Bauaufträge, die in letzterer Zeit von der **Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg** gebucht worden sind: 2 Dampfer für die Firma Menzell & Co., Hamburg, mit einer Tragfähigkeit von je 4800—5000 t; 1 Dampfer für »The Leith and Flensburg Shipping Co. Ltd., Leith, von ca. 2000 t Tragfähigkeit; 2 Dampfer für Herrn Rob. M. Sloman jun. in Hamburg, ca. 2500 und 2200 t ladend, 1 Dampfer für die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869, Flensburg, in der Größe von reichlich 1800 t Ladefähigkeit und 1 Dampfer für die Reederei des Herrn Heinrich Schmidt, Flensburg, von rund 2000 t Tragfähigkeit.

Wenn diese Aufträge bei der gegenwärtig so sehr daniederliegenden Geschäftslage zu bisher kaum gekannten und gedrückten Preisen hereingenommen werden mußten, so ist damit doch immerhin auch im Interesse der Arbeiterschaft auf eine längere Zeit hinaus für Beschäftigung gesorgt.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft des Bremer »Vulcan« lief am 5. November der für die Hamburg-Amerika Linie im Bau befindliche Passagier- und Frachtdampfer vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »**Rhaetia**«. Es mißt 430' × 52' 6" × 25' 6", Tragfähigkeit 8000 t. Zum Betriebe dient eine dreifache Expansionsmaschine von 3000 ind. Pferdestärken, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten verleihen soll. Den erforderlichen Dampf liefern drei Hauptkessel und ein Hilfskessel mit 16 Atmosphären Überdruck. Der Speise-, Damen- und Rauchsalon, sämtliche Passagierkabinen werden elegant und geschmackvoll eingerichtet. Zur Beförderung einer Anzahl Zwischendecker werden die nötigen Vorkehrungen getroffen. Die Ablieferung soll noch im Laufe dieses Jahres geschehen.

* * *

Am 5. November lief der bei der Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.-G. für die Hafen-Dampfschiffahrt A.-G. im Bau begriffene Doppelschrauben-Passagierdampfer »**Senator Brunnemann**« glücklich vom Stapel. Die Größenverhältnisse des Dampfschiffes sind: 114' 9" × 21' 0" × 9' 10". Die beiden Compound-Dampfmaschinen leisten zusammen 300 ind. PS. Die Ablieferung und Indienststellung wird noch im Laufe dieses Monats erfolgen.

* * *

Probefahrten.

Am 5. d. M. machte der von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg in Auftrag gegebene Frachtdampfer »**Berlin**« seine Probefahrt, die nach allen Richtungen hin zur vollsten Zufriedenheit verlief, und wurden die vereinbarten Bedingungen reichlich erfüllt. Das Schiff, mit einer Tragfähigkeit von ca. 6750—7000 t hat folgende Größenabmessungen: 392' 0" × 48' 7" × 30' 0".

* * *

Das **Torpedoboot S. 125**«, das mit Turbinenmaschinen ausgerüstet ist, hat eine Probefahrt gemacht und dabei die garantierte Geschwindigkeit von 27 Knoten um 1.1 Knoten übertroffen.

* * *

Der auf der Neptunwerft in Rostock für die Hamburger Reederei Johannes Jürgens neu erbaute Dampfer »**Borkum**«, Kapt. Löwe, unternahm am 5. November seine Probefahrt, die ein gutes Resultat ergab.

* * *

Der von den Howaldtswerken, Kiel, neu erbaute Seeschlepper »**Stein**« machte seine kontraktlich vorgeschriebene Probefahrt, bei welcher die kontraktlich vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit von 11½ Knoten um reichlich ¼ Knoten überschritten wurde. Das Schiff wurde unverzüglich von der Reederei übernommen.

Die Neubauten der Hamburg-Amerika Linie. Vor kurzem wurde bekannt, daß die Hamburg-Amerika Linie neuerdings die Howaldtwerke in Kiel mit dem Bau eines schnellen Passagierdampfers für die Fahrt zwischen Schanghai, Tsingtau und den nordchinesischen Häfen und die Aktiengesellschaft G. Seebeck in Bremerhaven mit dem Bau eines Passagierdampfers für den interkolonialen Dienst in Westindien beauftragt habe. Insgesamt sind daher jetzt folgende Schiffe für die Hamburger Gesellschaft im Bau: beim Vulcan, Stettin bezw. bei Harland & Wolff, Belfast, die beiden Riesendampfer »Kaiserin Auguste Viktoria« mit 25 000 t Br.-R. und »Amerika« mit ca. 22 500 t für die New-Yorker Fahrt; beim Bremer Vulkan 3 Dampfer und zwar »Rhenania«, »Rhaetia« und »Rugia« mit je 5900 t Br.-R. für die Linie Hamburg-Ostasien; auf der Germania-Werft in Kiel der Dampfer »Borussia« mit ca. 7500 t für die Truppentransporte; bei der Reiherstieg-Schiffswerft in Hamburg, bei Blohm & Voß, Hamburg, und bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft die drei Dampfer »Polynesia«, »California« und »Columbia« zu je 6050 t für den Dienst nach der Westküste von Süd-Amerika, bei Seebeck-Bremerhaven und bei Howaldt-Kiel je ein Dampfer von ca. 2000 t für die ostasiatische Küstenfahrt, bei Seebeck-Bremerhaven ferner ein Dampfer mit ca. 2000 t für den interkolonialen Dienst in Westindien, bei der Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg, ein Dampfer mit 3800 t Br.-R., auf der Germania-Werft, Kiel, und bei Fairfield, Glasgow, die Dampfer »Wittelsbach« und »Fürst Bismarck« zu je 8600 t. Durch diese ansehnliche Reihe Neubauten erfährt die Ozeandampferflotte der Hamburg-Amerika Linie einen Zuwachs von 15 Dampfern mit ca. 117 850 t Br.-R., so daß sie gegenwärtig alles in allem 141 Seeschiffe mit einer Gesamttonnage von 711 856 t Br.-R. zählt.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Handelskammer zu Flensburg hat in einer Eingabe an den preußischen Handelsminister die Konsulatsgebührenfrage angeschnitten; ein Thema, das zwar längst reif ist, aber dessen Erörterung bisher aus mancherlei Gründen stets vermieden wurde. Nun der Stein einmal ins Rollen gebracht werden soll, wollen wir ihn nicht aufhalten, sondern in einer der nächsten Nummern kräftig die aus Flensburg kommende Bewegung unterstützen.

* * *

Die sechste ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft findet am 17. und 18. November in der Aula der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg statt. Daran schließt sich am 19. November eine Besichtigung des königlichen Materialprüfungsamtes in Großlichterfelde. Für die Sitzungen sind Vorträge folgender Herren in Aussicht genommen: Prof. Dr. Fr. Ahlborn-Hamburg, Prof. Dr. F. Braun-Straßburg (neuere Methoden und Ziele der drahtlosen Telegraphie), Dipl.-Ing. H. Föttinger-Stettin, Marinebaumeister Strache-Wilhelmshaven (Arbeitsausführung in steigendem Zeitlohn), Prof. W. Hartmann-Berlin, Ingenieur E. Capitaine-Frankfurt a. M. (die Gasmaschine im Schiffsbetrieb), Direktor O. Krell-Berlin (der gegenwärtige Stand der Scheinwerfertechnik) und Direktor A. Wiecke-Düsseldorf.

* * *

Die Wasserbauinspektion in Emden hat unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Abgabetarifs für den Emder Hafen als Anfangstermin der Winterliegezeit den 15. November 1904 festgesetzt.

* * *

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, Bremen, hat eine regelmäßige Linie von Rotterdam nach Huelva, Sevilla und eventuell Cadiz eingerichtet.

* * *

Der frühere Lloyddampfer »Lahn«, der während der letzten Zeit im Neuen Hafen von Bremerhaven erheblichen Umbauten unterzogen wurde, um als Fesselballonschiff Verwendung zu finden, ist nach Libau verkauft.

* * *

Kapt. H. Fennhoff vom Geestemünder Fischdampfer »Heppens« erhielt die große norwegische Rettungsmedaille am Bande, der erste Maschinist Burkhardt und der Bestmann Ringering die kleine Rettungsmedaille, und die Besatzung eine Belohnung von 100 Kronen. Der Fischdampfer »Heppens« rettete im Frühjahr d. J. die Besatzung, 11 Mann, der norwegischen Bark »Neptun«.

* * *

Die Untersuchung über den Unfall eines Heizers — er war über Bord gesprungen — an Bord des Dampfers »Bärenfels« gab dem Reichskommissar des Seeamts zu Hamburg zu der Bemerkung Anlaß, daß in diesem Falle eine selbstleuchtende Rettungsboje in der dunklen Nacht jedenfalls von großem Vorteil für die Wiederauffindung des Mannes gewesen sein würde.

* * *

Ausland.

Die englische Reederei Weddel, Turner & Co. hat dem Londoner russischen Botschafter in einem Schreiben mitgeteilt, daß ihr Dampfer »Titania« von London mit Eisenbahnmaterial nach Freemantle um das Kap der Guten Hoffnung in diesen Tagen abgegangen, und daß außer europäischen Schiffsoffizieren eine chinesische Mannschaft an Bord sei. Mit dem Hinweis auf die Chinesen soll die russische Ostseeflotte gewarnt werden, in »Titania« nicht einen verkappten Japaner zu sehen

* * *

Aus einem Schreiben des englischen Ministers Lord Landsdowne an die Londoner Handelskammer geht hervor, daß Rußland, veranlaßt durch Vorstellungen der englischen Regierung, in Zukunft liberaler in der Auslegung des Begriffs »Kontrebande« sein werde.

* * *

Das Baurisiko für die beiden 25 Knoten-Dampfer der Cunard Co., die auf der Werft von John Brown & Co. in Clydebank und der Firma Swan Hunter & Wigham Richardson in Wallsend o. Tyne im Bau sind, wurde mit einem Betrage von $1^1/_4$ Millionen £ = 25 Millionen *M* für jedes Schiff und zur Rate von 20 s pZt. gedeckt. Der Baukontrakt läuft 30 Monate. Die Polizen enthalten die Beschränkung auf 3 Jahre, sie schliessen das Risiko des Stapellaufes und der Probefahrten ein.

Vermischtes.

50jähriges Jubiläum der Navigationsschule zu Rostock.

Aus Rostock wird uns geschrieben:

Die Navigationsschule in Rostock feiert am 14. November des Jahres die Wiederkehr des Tages, an dem sie vor 50 Jahren eröffnet wurde. Bis dahin bestanden in Rostock nur Privatschulen, in denen meist alte Schiffskapitäne unterrichteten, die in scharfer Konkurrenz gegen einander standen. Die Leitung der öffentlichen städtischen Schule wurde dem Professor der Physik H. Karsten im Nebenamt übertragen; an seine Seite trat sogleich bei der Eröffnung der Anstalt für den Unterricht in der Nautik der spätere Direktor Dr. Wiese. Die in Rostock abgehaltenen Steuermanns- und Schiffer-Prüfungen berechtigten nur zu dem Steuermannsdienst und der Schiffsführung auf Rostocker Schiffen; erst im Jahre 1858 wurde ihre Befugnis auf die übrigen mecklenburgischen Schiffe ausgedehnt, bis im Jahre 1869 die einheitlichen Anforderungen und Berechtigungen für die ganze deutsche Küste eingeführt wurden. Die Rostocker Schule war stets gut besucht. Im Jahre 1899 wurde ihr eine Seemaschinistenschule angegliedert, wodurch die Gesamtschülerzahl einen bedeutenden Zuwachs erhalten hat. Im Jahre 1904 wurden im Ganzen 158 Prüflinge zu den Schiffer-, Steuermanns- und Maschinistenprüfungen zugelasssen *).

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 7. November. Unter den Eingängen empfiehlt Herr Amtsrichter Meyer die Lektüre des kürzlich herausgegebenen Buches »Delikte der Schiffsleute nach der Seemannsordnung«; das kleine Werk wird für die Bibliothek des Vereins angeschafft. Die Errichtung von Sturmwarnungssignalen an allen Schiffen sichtbaren Stellen in den Hamburger Häfen empfiehlt Herr Kapt. Opitz. Sein Vorschlag findet nach längerer Besprechung die Zustimmung des Vereins in folgender Resolution:

»Der Nautische Verein beantragt bei der maßgebenden Behörde die Errichtung von Sturmwarnungssignalen, korrespierend mit denen der Seewarte, in allen Hamburger Häfen und an solchen Stellen, von denen aus sie überall zu erkennen sind. Die Herren Dr. Bolte, Kapt. Meyer, Opitz und Theile werden als Mitglieder einer Kommission beauftragt, geeignete Stellen zur Anbringung der Signale in Vorschlag zu bringen.«

Über Versuche, die am 3. November mit einer selbstleuchtenden Boje (Water lights, Vertreter Wilh. Richers) auf der Alster vorgenommen worden sind, stattet Herr Ingenieur Benjamin einen längeren Bericht mit folgendem Resume ab: »Die Probe, welcher der Apparat unterworfen wurde, ist eine ungenügende, um darnach endgiltige Schlüsse zu ziehen. Der Apparat zeigte eine außerordentlich gute Leuchtkraft, die Brenndauer aber entsprach nicht den durch die Prospekte versprochenen Erwartungen, wenn auch Gründe geltend gemacht werden, welche die kurze Brenndauer des Probeapparates vielleicht zu erklären vermögen. Die scheinbar sehr einfache und zweckdienliche Konstruktion des Apparates scheint stark beeinträchtigt zu werden durch die nicht einwandsfreie Arbeitsausführung. Um ein endgiltiges Urteil über den Wert der

*) In einer späteren Nummer werden wir uns eingehender mit der Geschichte der Schule, aus der so viele deutschen Schiffsführer und Schiffsoffiziere hervorgegangen sind, beschäftigen. D. R.

Apparate aussprechen zu können, würde es sich empfehlen, Berichte über Versuche, die auf hoher See mit den Apparaten in möglichst vielfacher Wiederholung zu machen wären, abzuwarten, und es dürfte empfehlenswert scheinen, wenn sich aus dem Verein heraus Mitglieder bereit finden würden, solche Versuche unternehmen zu lassen.« Bei der Verlesung des II. Rundschreibens kommt es beim Punkt Schiffsvermessung zu einer längeren Aussprache über die Vor- und Nachteile einer einheitlichen Schiffsvermessung für die deutschen Reedereien. Das Ergebnis ist folgender Beschluß:

»Der Nautische Verein zu Hamburg spricht aus, daß ein allgemeines Verlangen für eine Abänderung der Schiffsvermessung nicht vorliege, daß es jedoch sehr zu wünschen und von der Reichsverwaltung anzustreben sei, wenn die deutschen Meßbriefe auch in solchen Ländern anerkannt würden, in denen sie heute noch nicht eingeführt sind.«

Die weitere Besprechung des Rundschreibens gibt dem Verein Anlaß, die Anregung des Kieler Nautischen Vereins zu empfehlen, wonach von der Leitung des Deutschen Nautischen Vereins angestrebt werden möge, Kenner des Völkerrechts zu Vorträgen über Internationales Prisenrecht auf dem nächsten Nautischen Vereinstag zu gewinnen. — Nächste Sitzung am 14. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 9. November unter Leitung von Herrn Kapt. Bendix. Nach Erledigung der Eingänge wird der Artikel aus der letzten »Hansa«: »Eine außerordentlich wichtige Entscheidung zur Seemannsordnung« verlesen, und diese Entscheidung im Interesse der Disziplin an Bord beifällig aufgenommen. Vom Nautischen Verein liegt eine Einladung vor zu einem am 14. November stattfindenden Vortrage des Herrn Direktor Plass über: »Die Entstehung des See-Assekuranzwesens.« Auf einen Aufruf des »Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt« zur *Unterstützung* der durch die außerordentliche Trockenheit des vergangenen Sommers in eine erhebliche *Notlage geratenen Kleinschiffer* und deren Angestellten *bewilligte der Verein ℳ 50.—* aus seiner Kasse. — Herr Kapt. Volkertsen berichtet sodann über die letzten Donnerstag auf der Außenalster abgehaltene Probevorführung der selbstleuchtenden *Nachtrettungsboje „Waterlight“*. Das System sei im allgemeinen sehr gut, doch habe bei der Vorführung der erste Apparat infolge Bruchs eines Konstruktionsteils versagt, während der zweite Apparat tadellos funktionierte und eine brillante Flamme erzeugte, auch anfangs durch mehrmaliges Untertauchen nicht zum Auslöschen gebracht werden konnte. Als die Leuchtboje aber nach ca. 20 Minuten wieder unter Wasser gedrückt wurde, wahrscheinlich längere Zeit, als es auf See jemals der Fall sein würde, verlosch sie plötzlich. Nach längerer Aussprache, auch von seiten mehrerer Herren, die ebenfalls dem Versuche beigewohnt haben, kommt der Verein zu dem Schluße, daß sich ein abschliessendes Urteil über »Waterlight« noch nicht abgeben lasse. Mehrere aktive Mitglieder erklären sich event. bereit, derartige Apparate mitzunehmen und damit Versuche auf See anzustellen. — Nächsten Mittwoch fällt des Bußtages wegen die Sitzung aus. Tagesordnung für den 23. November: *„Haftung der Reeder für nautische Verschulden ihrer Angestellten.“*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 3. November abgehaltenen Versammlung wurden 7 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Von einem Mitgliede war ein Antrag eingegangen, der Verein möge sich mit der Frage beschäftigen, ob die Elektrische Straßenbahngesellschaft den durch die bedeutende Erweiterung des Hamburger Hafens (nach Kuhwärder zu) veränderten Verkehrsverhältnissen und den damit verbundenen Bedürfnissen nach Bahnverbindung in wünschenswerter Weise Rechnung getragen habe. Die Angelegenheit wurde dem Verwaltungsrate zur Bearbeitung überwiesen. Auf der Tagesordnung stand: *Standlinien*. Während die einen die Anwendung der Standlinen nicht für praktisch halten, weil sie nur eine wissenschaftliche Theorie seien, wurde von anderer Seite stets dafür eingetreten, daß die Standlinien sich gerade in der Praxis so vorzüglich verwerten lassen, daß sie als ein fast unentbehrliches Hülfsmittel der modernen Schiffahrt zu betrachten seien. Ein nie versagendes praktisches Hülfsmittel seien sie aber nur in der Hand desjenigen, welcher sie durch fleißige Übung beherrscht. Im Anschluß hieran wurde ein Artikel der »Seefahrt« zur Besprechung herangezogen, welcher sich mit der Vorbereitung zu meteorologischen Beobachtungen auf Navigationsschulen beschäftigt. Die sehr rege Diskussion wurde zu einer allgemeinen Besprechung über Vorbildung, Ausbildung und Weiterbildung der Schiffsoffiziere ausgedehnt, da dies die Grundpfeiler der ganzen Entwickelung des Schiffsoffizierstandes seien.

Büchersaal.

Breusing's Steuermannskunst. Im Verein mit Dr. **O. Fulst** und Dr. **H. Meldau** neu bearbeitet und herausgegeben von Dr. **C. Schilling,** Direktor der Seefahrtschule in Bremen. Siebente Auflage. Leipzig. **M. Heinsius Nachflgr.** Preis ℳ 12.— geh., ℳ 14.— geb.

Soeben ist die siebente Auflage von Breusing's Steuermannskunst, seit der vor drei Jahren durch die Herren Prof. Dr. Schilling, Dr. Fulst und Dr. Meldau erfolgten Neubearbeitung bereits die zweite, im Buchhandel erschienen.

Sie bringt nach jener einer Neuschaffung gleichkommenden Ausgabe größere Änderungen nur in der Deviationslehre, zeigt aber auch in anderen sich auf Text und Figuren erstreckenden Verbesserungen das Streben nach Vollkommenheit. So ist im mathematischen Teile die Auflösung von Gleichungen ersten Grades mit zwei Unbekannten hinzugefügt worden, weil die Berechnung von B_1 und B_2 in der Deviationslehre auf die Lösung einer solchen Gleichung hinausläuft.

Ein nicht zu übersehender Gewinn ist auch die Fig. 193, an welcher unmittelbar die auf den Zenitalpunkt (Projektionspunkt) bezüglichen Sätze erkannt werden können.

In dem Kapitel »Der Kompaß an Bord eiserner Schiffe« fällt zuerst auf die Einführung der rechtwinkligen statt der alten Napier'schen schiefwinkligen Diagramme, wodurch die Deviationskurven voller werden und vor allem die Achse unter weniger spitzen Winkel schneiden. Sodann ist der Koeffizient B seiner doppelten Ursache wegen in B_1 und B_2 getrennt und klar gelegt, wie sich diese Werte, jeder für sich, an zwei verschiedenen Orten verhalten. Nach Zuhülfenahme der für die heimatliche Küste gültigen Werte, bezeichnet mit B', B'_1 und B'_2, ist es in unübertrefflich einfacher Weise gelungen, zunächst B' in seine Bestandteile B'_1 und B'_2 zu zerlegen, aus welchen B_1, B_2 und damit B für jeden anderen Ort abgeleitet werden kann. Der eminent praktische Wert dieses Verfahrens fällt sofort bei der Kompensation des Koeffizienten B auf, welcher durch Längsschiffsmagnet und Flindersstange kompensiert wird. Der in den Veröffentlichungen der deutschen Seewarte erteilte Rat, Flindersstangen nicht anzuwenden, muß hiernach als veraltet angesehen werden.

Die klare Darstellung in kurzen Sätzen und doch schöner Sprache in diesem wie in allen anderen Kapiteln ermöglicht auch dem im Bücherstudium weniger geübten Seemanne ein leichtes Verstehen, wodurch sich das Buch noch besonders als Nachschlagewerk für den Rat suchenden Kapitän und Schiffsoffizier empfiehlt, das ihn wohl in keiner in der Praxis der Handelsmarine auftauchenden Frage im Stiche lassen wird.

Hamburg L.

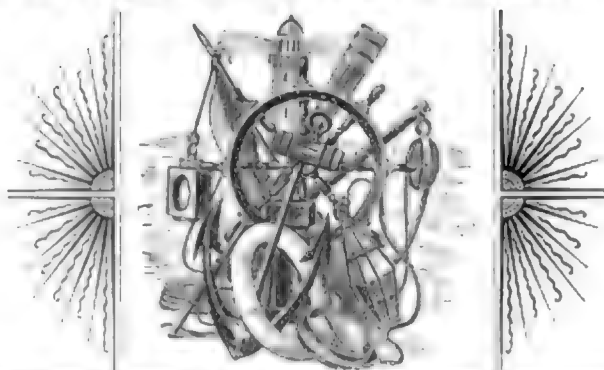
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Eingabe des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg an die Deputation für Handel und Schiffahrt über: Personenbeförderung in den Kuhwärderhäfen und im Kohlenhafen.

Fortgesetzt einlaufende Klagen über die Unhaltbarkeit des gegenwärtigen Zustandes der Personenbeförderung in den benannten Häfen haben den Verein veranlaßt, diese Angelegenheit zum Gegenstande einer näheren Besprechung im Interesse vieler seiner Mitglieder zu machen, die dort täglich verkehren, und die durch den Mangel ausreichender Beförderungsmittel zwischen Höften und Schiffen erheblichen Zeitverlust erleiden müssen.

Zur Sache wurde übereinstimmend hervorgehoben, daß in den Kuhwärderhäfen seit der Zurückziehung des dort stationiert gewesenen Jollenfährdampfers, der zurzeit durch zwei Jollenführer ersetzt worden ist, die aber fast immer in Anspruch genommen sind, wenn sie verlangt werden, ein Verkehr mit den nicht landfest liegenden Schiffen nur noch unter beträchtlichen Zeitopfern möglich ist. Daß dieser Zustand nicht im Sinne einer, die Aufsicht über die Hafen-Verkehrsverhältnisse einer Handelsstadt wie Hamburg führenden Behörde liegen kann, glaubt der Verein voraussetzen zu dürfen.

Die vom Staate hoch subventionierte Hafendampfschiffahrts A.-G., welcher das Beförderungswesen in sämtlichen Hamburger Häfen obliegt, sollte doch unter allen Umständen verpflichtet werden, für ausreichende Beförderung in allen Teilen der so weit verzweigt liegenden Häfen zu sorgen, einerlei, ob darunter nun eine Strecke ist, die sich nicht rentiert. Die Benutzung einer anderen Fahrgelegenheit ist wegen des Monopols dieser Gesellschaft bei Verhängung von Geldstrafen verboten. Trotzdem aber haben Personen in vielen Fällen, wie dem Verein berichtet wurde, in Ermangelung eines berechtigten Verkehrsmittels, um einen größeren Zeitverlust zu vermeiden, Barkassen- oder Schlepperführer durch Bitten veranlaßt, sie weiter zu befördern, wodurch diese zu Geldstrafen verurteilt worden sind.

Im Kohlenhafen liegt diese Angelegenheit in ähnlicher Weise; dort sind die Personen, welche durch den Mangel geeigneter Beförderungsmittel nicht an und von Bord kommen können, jetzt gezwungen, mit Lebensgefahr, die im Winter durch Eis und Schnee noch erhöht werden wird, über viele Schuten hinweg zu klettern.

Daß diese Beschwerde des Vereins nicht allein dasteht, beweist ein ihm zugestellter, von 13 Führern englischer, im hiesigen Hafen weilender Schiffe, unterschriebener Brief, in welchem die Unterzeichner, die von der Absicht des Vereins gehört hatten, sein Vorgehen lebhaft unterstützen und die mangelhafte Beförderung für dringend verbesserungsbedürftig halten.

Der Verein hält daher auf Grund der vorstehenden Ausführungen die Forderung der Herstellung einer Verbindung, wie sie gegenwärtig in den übrigen Häfen zwischen Höften und Schiffen vorherrscht, auch in den Kuhwärderhäfen und im Kohlenhafen für dringend notwendig, und richtet an die Hochlöbl. Deputation für Handel und Schiffahrt das ergebene Ersuchen, nach Prüfung der Sachlage im Interesse des gesamten Personenverkehrs in den benannten Häfen, die Forderung des Vereins in geneigte Erwägung ziehen zu wollen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 47. | Hamburg, den 19. November. | 41. Jahrgang.

 **Auf dem Ausguck.** 

Selbstleuchtende Rettungsbojen.

»Der Verein hat sich mit der von hochgeschätzter Seite angeregten Einführung von leuchtenden Nachtrettungsbojen beschäftigt und den Standpunkt vertreten, daß häufig Menschenleben auf See verloren gegangen sind, weil die bei Nacht über Bord Gefallenen nicht gefunden wurden, ebensowenig wie die Verunglückten in der Lage gewesen sind, die ihnen zur Rettung über Bord geworfenen Bojen finden zu können. Aus diesen Gründen hält der Verein die Einführung von leuchtenden Nachtrettungsbojen im höchsten Grade für wünschenswert. Aus dem dem Verein zur Verfügung gestellten Material, sowie aus den Erfahrungen der Mitglieder des Vereins lassen sich manche Beispeile dafür anführen, daß beim Vorhandensein von Nachtrettungsbojen Menschenleben höchst wahrscheinlich gerettet worden wären. Der Verein verkennt andererseits nicht, daß die Anbringung solcher Bojen besonders auf kleinen Schiffen mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden sein wird, jedenfalls sind seinen Mitgliedern keine Konstruktionen bekannt, die sich ohne weiteres für kleinere Fahrzeuge eignen würden. Diese Frage zu beantworten, bedarf noch weiterer Überlegung doch ist der Verein der Meinung, daß diese Lösung der heutigen Technik wohl gelingen dürfte.« So lautet ein Beschluß des hamburgischen Seeschiffer-Vereins vom März d. J. Er kam zu Stande auf Grund eines Berichtes, den eine Kommission nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage und eines authentischen Materials abgestattet hatte. Seitdem hat sich an wiederholten Beispielen aus der Praxis Gelegenheit geboten, die Auffassung des Schiffer-Vereins über den Wert selbstleuchtender Rettungsbojen zu prüfen. Den Lesern wird noch in Erinnerung sein, daß Herr Kontreadmiral z. D. Thiele, als Reichskommissar des Seeamts zu Bremerhaven, im Februar d. J. auf die Zweckmäßigkeit solcher Bojen aufmerksam gemacht hatte. Um nun prüfen zu können, ob wirklich ein Bedürfnis für die Einführung selbstleuchtender Bojen an Bord vorliege, haben wir mit Aufmerksamkeit alle uns zugänglichen Seeamtsverhandlungen verfolgt. Da die Seeämter bekanntlich verpflichtet sind, eine Untersuchung vorzunehmen, wenn bei einem Unfalle Menschenleben verloren gegangen sind, ließ sich feststellen: ob und wieviel Personen durch Überbordfallen oder -springen in einer bestimmten Zeit ertrunken sind. Ebenso bot sich zu einer Prüfung darüber Gelegenheit, ob der Unfall, falls er sich des Nachts ereignete, bei der Benutzung einer selbstleuchtenden Boje hätte vermieden werden können. Steht dem Prüfenden das jeweilige Beweismaterial zur Verfügung, dann verdient sein Urteil, besonders wenn er ein Fachmann ist, auf alle Fälle Beachtung. Und zwar umsomehr, je häufiger er bei Beurteilung verschiedener Unfälle entweder zur Verneinung oder zur Bejahung der Zweckmäßigkeitsfrage gelangt. Ist die hier gezogene Voraussetzung richtig, woran sich wohl nicht zweifeln läßt, dann spricht das nach der angegebenen Richtung vorliegende Material durchaus für die Einführung selbstleuchtender Rettungsbojen an Bord. In nicht weniger als sieben Fällen seit dem Mai d. J. hat der Reichskommissar beim Seeamt zu Hamburg, Herr

Vizeadmiral z. D. Freiherr v. Bodenhausen, die Vermutung ausgesprochen, daß der Unfall vielleicht hätte vermieden werden können, wenn eine selbstleuchtende Rettungsboje an Bord gewesen wäre. Siebenmal in sechs Monaten von einer einzigen Stelle aus!!! Diese Tatsache sollte doch Anlaß zum Nachdenken geben. Allerdings ist es auffallend, daß das Seeamt nicht in einem einzigen Falle der Anregung des Reichskommissars Folge gegeben hat. Wir würden es aber bedauern, wenn von maßgebender Stelle diese Reserve des Seeamts so ausgelegt werden würde: als liege zur Einführung der Boje gar kein Bedürfnis vor. Dagegen spricht auch die erwähnte Stellungnahme des Schiffervereins. Eine Prüfung muß nach unserer Auffassung auf jeden Fall vorgenommen werden. Dafür ist die Sache zu ernst. Und zwar wäre die Untersuchung nach zwei Richtungen hin zu führen. Einmal: ob die Vermutungen des Herrn Reichskommissars auch von anderen Fachleuten geteilt werden und zweitens: ob eine der zur Zeit bekannten Nachtrettungsbojen mit selbsttätiger Beleuchtung zur allgemeinen Einführung empfohlen werden können.

* * *

Über »mäßige Geschwindigkeit im Nebel« liegt wieder ein Urteil, und zwar ein sehr einflußreiches vor. Das englische Admiralitätsgericht hat es gefällt und dabei nicht eine neue Idee ausgesprochen, sondern seine früher vertretene Anschauung erneut in Erinnerung gebracht und sie, was das Bedeutsame ist, als maßgebenden Grundsatz hingestellt. Dabei konnte sich der Richter, Herr Barnes, auf den Entscheid des Appellgerichtes und auf die höchste Instanz (Supreme Court of Judicature) berufen, die der früheren Auffassung des Admiralitätsgerichtes Wort für Wort beigetreten waren. Bei dieser Sachlage darf man aussprechen, daß der Begriff »mäßige Geschwindigkeit im Nebel« durch die englische Rechtsprechung ziemlich scharf umgrenzt ist und nicht mehr von Fall zu Fall bestimmt wird. Allerdings ist hier sehr wohl zu berücksichtigen, daß es sich in beiden Fällen um eine Kollision in verkehrsreichen Gewässern handelt. Ein guter Fingerzeig für Reedereien, wenn sie in die Lage kommen, zwischen englischen und deutschen oder auch anderen Gerichten zur Entscheidung über einen Kollisionsfall wählen zu dürfen. Der Standpunkt, den das englische Admiralitätsgericht am 5. November (Kollision zwischen Dampfer »Kesington« mit Segler »Kodan«) erneut eingenommen hat, ist den Lesern bei der Besprechung des Kollisionsfalles Campania—Embleton auf S. 294 (Jahrg. 1901) ausführlich mitgeteilt worden. Der Cunard Liner »Campania« hatte am 21. Juli 1900 im Irischen Kanal mit neun Meilen Fahrt im Nebel die Bark »Embleton« niedergerannt und war ausschließlich wegen übermäßiger Fahrt als der allein schuldige Teil befunden worden. Aus denselben Gründen wie am 5. November d. J. der Dominion Liner »Kesington«, der mit nur sieben Meilen Fahrt den dänischen Dreimastschoner »Kodan« am 1. Juli querab von St. Pierre Isl., Neufundland gerammt hatte. Da die Schuldfrage nur wegen übermäßiger Fahrt bejaht worden ist, erübrigt sich auf die Einzelheiten der Kollision einzugehen. Wohl aber mögen noch einmal kurz die Gründe in Erinnerung gebracht werden, die für das Admiralitätsgericht zur Verurteilung des Dampfers jetzt wie im Jahre 1901 maßgebend gewesen sind, nämlich: »Allgemein ausgesprochen, wird man eine Fahrt übermäßig (excessive) nennen, wenn einem anderen Schiffe nach dessen Insichtkommen nicht mehr ausgewichen zu werden vermag. Der Vorteil langsamer Fahrt besteht darin, daß in einem begrenzten Raum größere Gelegenheit gegeben ist, 1) die Signale sich nähernder Fahrzeuge zeitig genug zu hören, 2) mehr Zeit zur Überlegung für richtiges Handeln zu gewinnen und 3) geringere Folgen eines nicht mehr abwendbaren Zusammenstoßens zu ermöglichen. Der Art. 16 ist gebieterisch, ihm muß entsprochen werden.« Vor dem »Supreme Court of Judicature« ging der Lord Oberrichter noch weiter auf diese Frage ein. Zunächst berief er sich auf Herrn Barnes, der auf den Einwand, daß durch zu geringe Fahrt die Schiffsführung die Kontrolle über die Bewegungen des Schiffes verliere, geantwortet hatte: »Die Elder Brethren haben mir klargelegt, daß, falls nicht ganz außergewöhnliche Umstände dazu treten, als einzige Folge dieser Nichtkontrolle Verspätung und größere Aufmerksamkeit bei Annäherung an die Küste erforderlich werde.« Darnach vermag ich, fügte der Lord Oberrichter hinzu, wirklich nicht einzusehen, daß Verspätung und ein Mehraufwand an Aufmerksamkeit Faktoren sind, die einen Bruch des Art. 16 rechtfertigen. Weiterhin ist noch auf die verminderte Steuerfähigkeit bei geringer Fahrt hingewiesen. Nicht allein die Elder Brethren, sowie die nautischen Beisitzer dieses Gerichts, sondern auch hervorragende Fachleute haben verschiedentlich ausgesprochen, daß den Bestimmungen des Art. 16 jedes Schiff zu entsprechen vermag. Also war auch die »Campania« in der Lage, ihre Maschine von Zeit zu Zeit zu stoppen und dann vorsichtig weiter zu manövrieren. Auf mich machen ebensowenig die Begleitumstände dieses Kollisionsfalles, wie verschiedene Analogien den Eindruck, als führe der Mangel an »Kontrolle« und »Steuerfähigkeit« zu dem Entschlusse, eine schnellere Fahrt beizubehalten, vielmehr scheint mir die Furcht, die Reise nicht schnell genug zurücklegen zu können, maßgebend zu sein.

* * *

Über den Schiffsverkehr bedeutender Seestädte gibt der Staatssekretär des Handels in den Ver-

Staaten jährlich eine Liste heraus, die sich bei englischen und amerikanischen Häfen auf amtliches Material, bei anderen auf die Berichte amerikanischer Konsuln stützt. Der Schiffsverkehr, wie er hier angegeben ist, stellt den Raumgehalt (t Br.-R.) der im Jahre 1902 angekommenen Schiffe dar. Nur für den Verkehr amerikanischer Häfen sind Daten verwandt, die bis zum 30. Juni 1903 reichen. Kein aktuelles Material, aber in seiner Gesamtheit vorher noch nicht veröffentlicht. Bis zu welchem Grade die Angaben Anspruch auf Genauigkeit haben, können wir nicht sagen; sie scheinen aber zuverlässig zu sein. Jedenfalls sind die Zahlen über den Schiffsverkehr von Hamburg und von Bremen richtig. Hamburg, das an dritter Stelle rangiert, würde bedenklich nahe an die zweite rücken, wenn sein Verkehr vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903, wie er in der Liste für New-York angegeben ist, vermerkt wäre. Aus den gleichen Gründen würden einige amerikanische Häfen, wie beispielsweise Boston und Philadelphia, in der Rangliste herunterrücken müssen. Die Zunahme der in Hamburg angekommenen Schiffe nach ihrem Raumgehalt von 1902 auf 1903 betrug: 428 632 t Br.-R. Die Hälfte (bis zum 30. Juni) 214 316 t Br.-R., den Angaben für 1902 hinzugezählt, gibt: 8 941 610 t Br.-R., gegenüber 9 053 906 von New-York. In dem Verzeichnis, das nur Häfen mit einem einkommenden Verkehr von 1 Million t Br.-R. an enthält, ist der Schiffsverkehr aus dem Binnenlande unberücksichtigt gelassen. Es handelt sich im Nachstehenden also nur um den Seeverkehr:

London	10 179 023	Philadelphia	1 993 422
New-York	9 053 906	Nagasaki	1 974 700
Hamburg	8 727 294	Fiume	1 954 541
Antwerpen	8 425 127	Amsterdam	1 887 917
Hongkong	8 253 591	Durban	1 826 526
Liverpool	6 843 200	Rio Janeiro	1 801 880
Rotterdam	6 546 473	Venedig	1 779 167
Marseille	6 191 839	Dünkirchen	1 723 722
Genua	5 596 012	Southampton	1 689 525
Shanghai	4 726 411	Glasgow	1 618 525
Cardiff	4 688 088	Gothenburg	1 573 901
Kapstadt	4 245 602	New-Orleans	1 561 898
Tyne-Häfen	3 615 046	Montreal	1 539 404
Lissabon	3 612 051	Odessa	1 533 134
Buenos Ayres	3 303 843	Baltimore	1 416 529
Kopenhagen	3 111 412	Valparaiso	1 386 884
Havana	3 101 115	Kronstadt	1 300 229
Algier	3 035 131	Vera Cruz	1 268 836
Havre	3 016 591	Santiago de Cuba	1 242 950
Bremen	2 984 410	Kalkutta	1 212 622
Boston	2 978 913	Neapel	1 211 922
Melbourne	2 827 949	Puget Sound	1 187 768
Sidney	2 706 561	Bombay	1 164 657
Alexandria	2 561 252	Rouen	1 099 318
Hull	2 514 663	Riga	1 066 026
Triest	2 499 528	Savona	1 037 806
Barcelona	2 436 257	Livorno	1 030 341
Yokohama	2 030 218	San Francisco	1 016 284
Bordeaux	2 022 103	Tampico	1 009 001

Verschiebungen im Seeverkehr.

Von Fab. Landau.

Daß der Verkehr zur See und dessen Mittel in steter Zunahme begriffen sind, ist wohl allgemein bekannt und aus den vielen mehr oder weniger verläßlichen Veröffentlichungen über den »Bestand der Welthandelsflotte«, bezw. des Verkehrs in den einzelnen Ländern oder Häfen ist — wenn man die letzten Ziffern mit ähnlichen Daten früherer Jahre vergleicht — eine absolute Zunahme zu ersehen. Einen praktischen Wert gewinnen derartige und ähnliche Darstellungen aber nur dann, wenn aus relativen Zahlen die Verhältnisse, wie sich dieselben nach einer bestimmten Richtung bei den einzelnen Staaten in einem längeren Zeitraum gestaltet haben, zu ersehen sind.

Als ein dankbares — weil die Reederkreise überhaupt interessierendes — Thema haben wir dasjenige über den Anteil der Dampfschiffe bezw. Segelschiffe im Weltverkehr, zur See wie auch über die Verschiebungen des Anteils der eigenen Flagge im eigenen Verkehr, gefunden. Mit Hilfe der Daten, welche dem House of Commons seitens des Board of Trade vorgelegt wurden, können wir authentische Angaben über die Beteiligung der Nationalflagge im Eigenhandel bei 19 Staaten in den Jahren 1880 bezw. 1903 resp. dem letzten Berichtsjahre und den Anteil der Dampfer resp. Segler früher und jetzt bringen. Behufs näherer Beleuchtung und besserer Übersicht, haben wir manche andere Daten, die dort nicht enthalten sind, aufgeführt ferner prozentuelle Darstellungen konstruiert und bieten somit ein anschauliches Bild über den Seeverkehr in den einzelnen Staaten und den Anteil der eigenen Flagge an demselben überhaupt wie auch über die Verschiebungen, welche in diesen beiden und anderen Faktoren in den letzten 23 Jahren eingetreten sind.

Der gesamte internationale Verkehr zur See in Ein- und Ausfuhr mit Ladung und in Ballast bei den nachstehenden 19 seefahrenden Staaten zählte im Jahre 1880: 218 130 835 t R. Im Jahre 1903 — bei einigen Ländern sind die Daten von 1902 registriert — ist diese Anzahl auf 532 112 690 t R gestiegen. Gegenüber 100 im Jahre 1880 ist somit der Verkehr im allgemeinen auf 244 heraufgegangen. Diese Durchschnittszunahme — 144 — variiert von 54 bei Frankreich bis 1888 bei Japan. 9 Staaten haben jenes Mittel überhaupt nicht erreicht, wogegen 10 es mehr oder weniger überschritten haben. Eine detaillierte Darstellung ist aus folgender Tabelle zu ersehen.

Länder	Internationaler Seeverkehr in t R.		Verhältniszahlen 1903 gegen 100 im Jahre 1880
	1880	1903	
Frankreich	25 032 478	38 644 015	154
Vereinigte Staaten v. Amerika	30 547 026	49 520 856	163
Großbritannien . .	58 736 063	105 519 344	179
Norwegen	3 985 477	7 580 621	192
Rußland	9 975 332	22 280 000	222
Spanien	13 743 114	31 402 008	229
Schweden	6 894 155	16 566 699	231
Kanada	6 786 714	15 841 175	233
Deutschland . . .	13 066 412	30 882 531	238
Dänemark	4 461 494	12 021 815	269
Niederlande . . .	6 844 034	18 936 046	277
Chile	2 398 985	7 030 712	292
Belgien	7 116 146	21 844 937	307
Australien	7 732 890	26 791 360	346
Portugal	5 746 047	25 337 053	441
Italien	9 846 970	46 298 739	470
Kapland	1 609 420	11 255 599	703
Argentinien . . .	2 242 582	17 195 713	767
Japan	1 365 496	27 155 468	1988

Daß der gewaltige Seehandel Großbritanniens in den letzten 23 Jahren nicht in denselben Dimensionen zunehmen konnte wie derjenige von Japan oder Argentinen ist wohl leicht erklärlich und um diese enormen Differenzen intensiver zu beleuchten, haben wir einen zweiten, von einem anderen Gesichtspunkt aus konstruierten Maßstab an den Weltverkehr angelegt und zwar die Beteiligung an der Gesamtsumme in den verschiedenen Jahren nach Prozenten. Ein Rückgang an diesem Anteil dokumentiert indirekt die Abnahme des eigenen gegenüber dem Gesamtverkehr und zeigt die Überlegenheit der anderen Staaten.

Reihenfolge		Länder	Anteil am Gesamtverkehr in pZt.		1903 + resp. ÷ gegen 1880	
1880	1903		1880	1903		
1	1	Großbritannien . .	26,9	19,8	÷	7,1
2	2	Vereinigte Staaten v. Amerika . . .	14,0	9,3	÷	4,7
3	4	Frankreich . . .	11,5	7,3	÷	4,2
4	5	Spanien	6,3	5,9	÷	0,4
5	6	Deutschland . . .	6,0	5,8	÷	0,2
6	10	Rußland	4,6	4,2	÷	0,4
7	3	Italien	4,6	8,7	+	4,1
8	8	Australien	3,6	5,1	+	1,5
9	11	Belgien	3,2	4,1	+	0,9
10	14	Schweden	3,2	3,1	÷	0,1
11	12	Niederlande . . .	3,1	3,5	+	0,4
12	15	Kanada	3,1	3,0	÷	0,1
13	9	Portugal	2,6	4,8	+	2,2
14	16	Dänemark	2,0	2,3	+	0,3
15	18	Norwegen	1,9	1,4	÷	0,5
16	19	Chile	1,1	1,3	+	0,2
17	13	Argentinien . . .	1,0	3,2	+	2,2
18	17	Kapland	0,7	2,1	+	1,4
19	7	Japan	0,6	5,1	+	4,5
			100,0	100,0	+ ÷	17,7

Die Gesamtverschiebung in Plus und Minus beträgt 17,7 pZt. — mehr als $^1/_6$ — wozu Großbritannien allein (7,1 =) 40,1 pZt. und zwar zu seinem Nachteil beigetragen hat. Weitere bedeutende Einbusse sehen wir bei den Vereinigten Staaten 26,6, Frankreich 23,7 u. s. w. Den Löwenanteil an der Zunahme des Weltverkehrs zur See occupierte Japan mit 25,4, hierauf folgt Italien mit 23,1, Argentinien und Belgien mit je 12,4 u. s. w.

Am Anteil an dem Weltverkehr zur See haben zugenommen gegenüber 100 im Jahre 1880 bis 1903 in pZt.: Japan um 750 pZt., Argentinien um 220 pZt., Kapland um 200 pZt., Italien um 89 pZt., Portugal um 85 pZt., Australien um 42 pZt., Belgien um 27 pZt., Chile um 18 pZt., Dänemark um 15 pZt. und Niederlande um 13 pZt., hingegen zurückgegangen von 100: Kanada um 3,2 pZt., Schweden um 3,2 pZt., Deutschland um 3,4 pZt., Spanien um 6,4 pZt., Rußland um 8,7 pZt., Norwegen um 26,3 pZt., Großbritannien um 26,4 pZt., Vereinigte Staaten um 33,6 pZt. und Frankreich um 36,5 pZt.

Gegenüber der jeweiligen vorhandenen Schiffsräumte stellte sich die Ausnutzung derselben im Weltverkehr in den Jahren 1880 resp. 1903 folgendermaßen: Der Bestand im Jahre 1880 war 11 185 526 t R. an Segelschiffen und 4 572 924 an Dampfschiffen. Die Tonnage der Segler 3 — 1 gerechnet gibt eine Dampfertonnage von zusammen 8 301 332 t R. Der damalige Weltverkehr zur See mit 218 130 835 t R. repräsentierte 26,28 mal des Schiffs-Bestandes. Im Jahre 1903 mit dem Bestande von rund 17 700 000 Dampfer R.-T. und einem Verkehr von 532 112 690 t R. wurden die Räumte 30,06 mal ausgenutzt. Die Frequenz der Seeschiffe hat sich somit in dieser langen Periode von 23 Jahren nur um 3,78 mal oder 14,4 pZt. gehoben.

Wenn man die enormem technischen Errungenschaften und Fortschritte beim Schiffbau, welche mehr oder weniger doch der schnelleren Fahrt zu gute kamen, ferner die Lade- und Löschzeiten, welche jetzt gegenüber vor mehr als 20 Jahren durch Ausnutzung maschineller Kräfte gewonnen werden, endlich die Zunahme der zu bewegenden Güter, weshalb ein Aufliegen der Schiffe weniger in Betracht kommt, berücksichtigt, so ist eine Mehrausnutzung der Räumte um nur ca. $^1/_7$ wahrlich keine Errungenschaft.

Eine Frage, die von großem Interesse für die Schiffahrtskreise ist, welche aber unseres Wissens bis jetzt nicht beantwortet wurde, ist wohl diejenige, welchen Anteil die Segelschiffe an dem Weltverkehr nehmen bezw. genommen haben.

Daß die Tonnage der Segelschiffe für internationale Fahrt in steter Abnahme begriffen ist, dieses ist aus jeder Darstellung der Welthandelsflotte in zwei auseinander liegenden Terminen durch die Abnahme der größeren Segler ersichtlich.

— So äußerte sich die »Hansa« bei der Besprechung des letzten Generalregisters des »Bureau

Veritas«, aus dem ein Minus von 832 Schiffen mit 253348 t N.-R. gegen das Vorjahr zu ersehen ist. »Wohin soll das führen?« —

In dem angeführten Bericht des Board of Trade finden wir verläßliche Daten über die Räumte, welche 1880 bis 1903 im Weltverkehr beschäftigt waren, geteilt nach Dampfern und Seglern in jedem Staate, und haben wir aus jenen Zahlen folgende prozentuelle Verteilung berechnet.

Der Anteil der Segelschiffe an dem Gesamtverkehr in den Jahren 1880 bezw. 1903 war in pZt.: (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Der durchschnittliche Anteil der Segelschiffe im Verkehr obiger 21 Staaten war 1880: 34,8 pCt. und ging zurück auf 8,8, d. i. eine Abnahme um 26 pCt. oder faßt um 3/4! Im Jahre 1880 wurde noch in 4 Staaten mehr als die Hälfte und in 14 mehr als der vierte Teil des ganzen Verkehrs von Segelschiffen besorgt, wogegen 1903 in 13 Staaten deren Anteil unter 10 pCt. und in keinem einzigen mehr als 24 pCt. ist.

Staaten	1880	1903	1903 ÷ gegen 1880
Kanada	72,5	16,6	55,9
Norwegen	72,1	23,6	48,5
Schweden	56,0	15,6	40,4
Vereinigte Staaten v. Amerika	50,4	10,9	39,5
Neufundland	50,0	12,8	37,2
Neu Seeland (1890)	39,8	11,1	28,7
Dänemark	39,1	13,1	26,0
Grossbritannien	36,6	5,2	31,4
Frankreich	35,8	5,0	30,8
Deutschland	32,7	8,4	24,3
Chile	31,0	22,2	8,8
Rußland	30,5	2,7	27,8
Holland	28,0	3,0	25,0
Italien	25,8	2,7	23,1
Argentinien	24,1	6,3	17,8
Japan	23,8	1,1	22,7
Kapland	21,0	9,6	11,4
Belgien	20,9	3,1	17,8
Portugal	20,7	1,7	19,0
Natal	11,1	8,4	2,6
Spanien (1890)	6,0	1,8	4,2

(Schluß folgt.)

Die Dampfturbine*).

Von G. Neudeck, Marine-Schiffsbaumeister.

Es sind eine Anzahl Dampfer in Betrieb, die Dampfturbinen als Maschinen erhalten und sich bis jetzt sehr gut bewährt haben. Es sind verhältnismäßig kleine Passagierdampfer zwischen Dover-Calais, Newhaven-Dieppe und auf den Clydeseen, die eine kurze Strecke mit großer Geschwindigkeit zurücklegen sollen. Auch eine Anzahl größerer Dampfer, z. B. große Passagierdampfer der Cunardlinie, werden mit Dampfturbinen, statt der bisherigen Kolbendampfmaschinen, ausgerüstet. Es ist als sicher anzunehmen, daß für Schiffe, von denen große Geschwindigkeit verlangt wird, die Dampfturbine immer größere Anwendung finden wird. Der Vorteil der Dampfturbine besteht in der großen Einfachheit des vollkommen übersichtlichen Apparates, der eine leichtere Überwachung und Wartung ermöglicht. Bezüglich der Gewichtsersparnis und des geringern Dampfverbrauchs, also auch des geringern Brennmaterialienverbrauchs, geben die Meinungen der Fachleute sehr auseinander und liegen wohl auch noch Bedenken vor, die die Praxis erst allmählich beseitigen muß. Es wird auf die Abschnitte verwiesen, die über die einzelnen Arten der Turbinen handeln, und in denen die bisher erzielten Resultate nach Angabe der Erfinder resp. Hersteller der Turbinen angegeben sind. Dampfturbinen mit 1500 bis 3000 und mehr Umdrehungen in der Minute, wie sie für elektrische Anlagen gewünscht und in der Neuzeit immer häufiger zur Ausführung gelangen, arbeiten günstiger als die besten Kolbendampfmaschinen. Bei Dampfern können zunächst solche hohen Umdrehungszahlen der Schrauben nicht in Anwendung kommen, und da ein besserer Propeller als die Schraube zunächst noch fehlt, wohl auch kaum in Aussicht steht, so müssen die Umdrehungen der Turbine so weit herabgebracht werden, daß dabei noch ein günstiger Wirkungsgrad der jetzt gebräuchlichen Schiffsschrauben erzielt wird. Die bisher günstigste Ausnutzung der Schraubenwirkung geschah bei 80 bis 120 Umdrehungen pro Minute, ist aber neuerdings erheblich höher, bis 300 und mehr gebracht worden, ohne daß erhebliche Nachteile für die ökonomische Ausnutzung der Maschinenkraft bekannt geworden sind. Für Dampfer mit mäßiger Geschwindigkeit wird deshalb die Einführung der Dampfturbine noch große technische Schwierigkeiten zu überwinden haben, ehe ihre Verwendung zweckmäßig sein wird. Neuere, auf Schiffen eingebaute Dampfturbinen haben ihre Umdrehungszahlen ungefähr auf 700 herabgebracht durch Hintereinanderschalten von mehreren Dampfturbinen in stufenweiser Ausnutzung der Strömungsenergie des Dampfstrahls oder Vergrößerung des Durchmessers der Turbinen.

Die Erhöhung der Umlaufszahl der Schraube hat eine Grenze, da die Kraft, die das Wasser durch den Luftdruck und durch die geringe Eintauchtiefe der Schraube zuschiebt, eine begrenzte ist. Bei sehr hohen Umdrehungszahlen und kleinen Schrauben werden im Wasser durch die schnellen Schläge der Schraubenflügel Hohlräume erzeugt, die schließlich den Schrauben die Gelegenheit nehmen, ihre Kraft nutzbar anzuwenden, oder der Widerstand ist für die Schraubenspindel, das ist die Schraube mit ihren Flügeln, die sich fortlaufend im Wasser die Schraubenmutter schafft, zu gering, so daß sie nicht mehr rationell arbeiten kann. Zur Hebung dieser Schwierigkeit sind verschiedene Vorschläge gemacht worden, darunter auch der, zwei verschiedengängige oder gar gegenläufige Schrauben

*) Unter diesem Titel hat Herr Marine-Schiffbaumeister G. Neudeck im Verlag der Universitäts-Buchhandlung Paul Toeche, Kiel, 1904 (Preis Mk. 2,80) ein kleines Buch herausgegeben, das in allgemein verständlicher und anregend geschriebener Darstellung die gegenwärtig sehr aktuelle Turbinenfrage behandelt. Der Liebenswürdigkeit des Herrn Verfassers verdanken wir die Erlaubnis, den Lesern der »Hansa« einen Abschnitt aus dem Buche mitteilen zu können. Da die bisherige Litteratur über Dampfturbinen nur für das reine Fachpublikum, für Ingenieure im weiteren Sinne des Wortes, geschrieben ist, wird die vorliegende populär gehaltene Schrift einem Bedürfnis gerecht, das besonders in nautischen Kreisen wiederholt in letzter Zeit zu Tage getreten ist. Aus dem Inhalt heben wir noch hervor: Die Dampfturbine. Geschichtliche Entwicklung. Die Kolbendampfmaschine. Vergleich der Kolbendampfmaschine mit der Dampfturbine. Die Theorie der Dampfturbine. Die Parsonsturbine. Die de Lavalturbine. Die Riedler-Stumpf-Dampfturbine. Die Zoellydampfturbine. Die Dampfturbine der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Verschiedene Turbinenarten.

am Ende der Welle anzubringen, also die ganze Schraube in mehrere hintereinander zu teilen, so daß die eine der andern Wasser zuwirft und Widerstand schafft, eventuell auch durch wechselnde Steigung. Es ist ähnlich wie bei großen Schnelllokomotiven, bei denen die Räder künstlich geraubt werden müssen, damit sich die rollende Bewegung nicht in verlangsamende gleitende Bewegung umwandelt.

Versuche haben ergeben, daß bei Anwendung von breiten, dünnen Schraubenflügeln mit großer Steigung und mäßigem Schlipp die Hohlraumbildung der Schiffsschrauben auch bei hoher Tourenzahl (2000 bis 3000 Umdrehungen in der Minute) vermieden werden kann. Auf der »Turbinia« sind drei solcher Schrauben auf jeder Welle hintereinander aufgesetzt worden, die bei 2000 bis 3000 Umdrehungen gegen die ersten ungünstigen Resultate mit gewöhnlichen Schrauben sehr gute Geschwindigkeitsergebnisse erzielt haben. Auch auf »King Edward« haben die Seitenwellen bei 700 bis 800 minutlichen Drehungen je zwei Schrauben hintereinander, während die Mittelwelle nur eine Schraube derselben Art wie an den Seitenwellen, nur von größerem Durchmesser, hat.

Bei der Anwendung der Dampfturbinen im Kriegsschiffsdienst erhöhen sich die Schwierigkeiten erheblich. Die Arbeit der Dampfturbinen ist auf eine bestimmte Geschwindigkeit zugeschnitten, wobei sie allein ökonomisch arbeitet. Bei Verringerung der Geschwindigkeit nimmt der Dampfverbrauch an einer und derselben Turbine nicht erheblich ab. Man hilft sich im Kriegsschiffbetrieb mit Dampfturbinen so, daß man bei Marschgeschwindigkeit eine bestimmte Turbinenanlage ausnutzt und neue getrennte Anlagen für erhöhte Geschwindigkeit in Tätigkeit setzt. Diese Teilung der Anlage hat aber auch wieder seine Vorteile, weil, je mehr getrennte Anlagen vorhanden sind, um so sicherer die Fortbewegung an und für sich, auch bei Havarien, garantiert ist.

Allerdings werden bei rationeller und ökonomischer Ausnutzung des Kohlenvorrats die großen Geschwindigkeitsunterschiede, die die bisherige Kolbenmaschine erlaubte, nicht mehr angewendet werden können. Auch ist es ein Nachteil, daß für die Manövrierfähigkeit zum Rückwärtsarbeiten der Schrauben besondere Rückwärtsturbinen angewendet werden müssen. Von der Anwendung von Kolbendampfmaschinen für Marschgeschwindigkeit und zum Manövrieren und dem Einbau von Dampfturbinen nur zur Geschwindigkeitsforcierung scheint man wieder abgekommen zu sein, obgleich dieses gemischte System äußerlich zunächst Vorteile verspricht. Z. B. wurde im Oktober 1903 ein Yarrowtorpedoboot von 140 t Wasserverdrängung erprobt, das in der Mitte eine unabhängige dreifache Expansionsmaschine von 250 PS. i. bei 580 Umdrehungen hatte, die an der mittleren Welle arbeitete und zur Marschgeschwindigkeit von 10 Kn. und zum Manövrieren diente. Diese Maschine ist unabhängig von den Turbinen montiert, hat besondere Dampfrohrleitung von den beiden Yarrowkesseln und besondere Kondensatorleitung. An Backbordseite vorn steht eine Hochdruckturbine und auf Steuerbordseite achtern eine Niederdruckturbine, die jede an einer besonderen Welle mit 1300 Umdrehungen arbeiten. Alle Maschinen mit drei Schrauben an drei Wellen in Tätigkeit haben dem Boote 27 Kn. Geschwindigkeit in der Stunde gegeben.

Die Praxis wird bald ihr Urteil sprechen über diese neue Maschine, die berufen zu sein scheint, den Riesen, der dem verflossenen Jahrhundert seinen Stempel aufdrückte, zu stürzen. Die Geschichte der Technik zeigt, daß, sobald die Notwendigkeit einer neuen Erfindung im Kulturleben mächtiger Nationen deutlich zutage tritt, es besonders erleuchteten Geistern, die über das technische und allgemeine Wissen ihrer Zeit verfügten, nach harter Arbeit gelingt, einen Weg zu finden, der Hilfe schafft. So war für die raschlaufenden Dynamomaschinen die Kolbenmaschine nicht mehr genügend und die Dampfturbine wurde als die geeignetste Antriebsmaschine zur Erzeugung elektrischer Kraft erfunden. Daß die Cunardlinie sich für die neuen in Bau zu gebenden großen Passagierdampfer von 232 m Länge für Dampfturbinen entschieden hat, war notwendig, da Kolbendampfmaschinen, die ca. 70 000 Pferdestärken zu erzeugen haben, nicht mehr gebaut werden können, weil es, auch bei der Teilung in drei Maschinenanlagen, der Technik mit ihren jetzigen Mitteln nicht möglich ist, Kurbeln und Schraubenwellen mit dem erforderlichen Durchmesser herzustellen. Mit Dampfturbinen werden bei vier Schraubenwellen und der großen Umdrehungsgeschwindigkeit die Wellen beträchtlich leichter und bei dem jetzigen Stande der Technik leichter und billiger ausführbar.

Bei Passagierdampfern, die nur Fahrten mit gleicher höchster Geschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke machen und nur wenig vom geraden Kurs abzuweichen brauchen, treten der Verwendung der Dampfturbinen für Schiffsbetrieb nicht diese großen Schwierigkeiten entgegen, die beim Kriegsschiffsbetrieb im Verlangen nach großer Manövrierfähigkeit und Änderung in der Geschwindigkeit begründet sind. Die Kaiserliche Marine hat einen kleinen Kreuzer »Lübeck« und ein großes Schichausches Torpedoboot mit Dampfturbinen im Bau, so daß auch hier die Praxis bald ihr Urteil sprechen wird, ob es gelingt, mit der Dampfturbine alle Schwierigkeiten zu überwinden, die ihrer Einführung im Kriegsschiffsdienst noch entgegenstehen.

Gelingt eine vollkommene Lösung, so wird der technische Betrieb zwar noch erhöhten Einfluß erhalten und noch größere Kenntnisse und Fertigkeiten erfordern, als bisher, aber der eigentliche Maschinenbetrieb wird eingeschränkt werden können und auch weniger Personen erfordern. Vielleicht ist die Zeit nicht mehr fern, daß die Inbetriebsetzung, Steuerung und Umsteuerung der Maschine von der Brücke, resp. Kommandostelle aus erfolgen kann.

Auch als Schiffshilfsmaschine erscheint die Dampfturbine geeignet, besonders, um den schon jetzt an Bord befindlichen elektrischen Hilfsmaschinen noch weitere Verbreitung zu bringen. Auf großen Schiffen werden ein oder mehrere Zentralstationen geschaffen werden, die von Dampfturbinen angetriebene elektrische Primärmaschinen enthalten, von denen neben der Lichtleitung eine Kraftleitung überall im Schiffe hinführt, um Sekundärmaschinen als Hilfsmaschinen in Betrieb zu setzen. Auf Kriegsschiffen wird das besonders von Vorteil sein. Vielleicht an zwei getrennten Stellen im Vor- und Achterschiff läßt sich an gut geschützter Stelle eine Primärstation mit getrennten Leitungen schaffen, die sicher unter Panzerschutz verlegt sind. Die verhältnismäßig leichte, niedrige, vibrationslose Turbinenanlage erleichtert die Aufstellung an geeigneten, geschützten Stellen im Vor- und Achterschiff für diese Primärstationen, die so stark sein können, daß die bisherigen Hilfsmaschinen, die Kolbendampfmaschinen sind, in elektrische Sekundärmaschinen umgewandelt werden können, die verhältnismäßig klein werden und sich unter Panzer und Panzerdeck geschützt aufstellen lassen, so daß sie nicht, wie die bisherigen kleinen Dampfmaschinen, die schon wegen ihrer Dampfzuleitung große Gefahren bergen, im Gefecht unbrauchbar zu werden brauchen.

Der Einbau der Dampfturbinen an Bord, sowohl als Betriebs- als auch als Hilfsmaschinen, bietet keinerlei Schwierigkeiten. Die Fundamentierung im Schiffskörper kann leichter und einfacher und in ähnlicher Weise geschehen als bisher, ebenso die Anwendung und der Einbau der Lager für die Wellen.

Schiffsunfälle an der deutschen Küste (1898—1902).

Die vom Kaiserl. Statistischen Amt in dem dritten Vierteljahrsheft veröffentlichte Statistik über diesen Gegenstand enthält ein hochinteressantes Material, dessen Wert noch durch eine Karte erhöht wird, die mit roten Kennzeichen die Position der Schiffsunfälle anzeigt. Die Statistik kann außer dem Zweck, den sie als Warnung für Schiffsführer verfolgt, auch als Gradmesser der Eigenschaft des Seezeichenwesens dienen, und sie wird die Regierungskreise überzeugen, daß manche gegen das Seezeichenwesen vorgebrachte Klage oder an ihm gemachte Vorschläge nicht unbegründet gewesen sind. Hiermit soll natürlich nicht die Fürsorge des Staates für das Seezeichenwesen in Abrede gestellt werden. Es ist auch im Laufe der Berichtsperiode für die Sicherheit der Schiffahrt durch Anzündung neuer Leuchtfeuer, Verbesserung der bestehenden oder Vergrößerung ihrer Sichtweiten, Verwendung elektrischen Lichts an Stelle anderer Beleuchtungsarten, Vervollständigung der Betonnung, Aufstellung neuer Baken und dergl. weiter gesorgt worden.

Im Ostseegebiet ist zunächst hervorzuheben die Ersetzung des bisherigen vorläufigen Leuchtfeuers auf dem Birschtwinscher Haken im Kurischen Haff durch ein Wechselfeuer, ferner die Einrichtung eines festen weißen Feuers mit einem roten Sektor auf dem Kopfe der Westmole des Helaer Hafens. Auf den Molenköpfen der Häfen von Stolpmünde, Rügenwaldermünde und Kolbergermünde sind ständig brennende Feuer zur Aufstellung gekommen. Außerdem ist zur Bezeichnung der im Norden der Stolpebank aufgefundenen Untiefen eine weiße Bakentonne mit Nordtoppzeichen ausgelegt worden. Im Großen Haff erfolgte eine Bezeichnung der neuen Fahrrinne für tiefgehende Schiffe vom Kopfe der Kaiserfahrtmolen bis zum Nordkopfe der neu hergestellten Insel Leitholm durch 18 rote Spierentonnen am West- und diesem gegenüber durch 18 schwarze spitze Tonnen am Ostrande der Rinne, während an Stelle des eingezogenen Feuerschiffes Swantewitz auf dem nördlichen und südlichen Molenkopfe der neuen Insel zwei verschiedenfarbige Feuer brennen. Um die Richtung des westlichen Stralsunder Fahrwassers zu bezeichnen, sind zwei Leitfeuer auf dem Bock, einem Watt nördlich von Barhöft, zur Aufstellung gekommen. Auf dem Leuchtturm zu Warnemünde wurde ein neues Feuer mit einer Sichtweite von zwanzig Seemeilen angezündet. Zur besseren Kennzeichnung der Untiefen an der Nordküste der Insel Fehmarn ist im gleichnamigen Belte ein Feuerschiff ausgelegt worden. Für die Fahrt tiefgehender Schiffe auf der Ostsee selbst zwischen Bornholm und der pommerschen Küste war von wesentlicher Bedeutung die Auffindung neuer flacher Stellen an der Süd- und Ostseite des Adlergrundes. Im Nordseegebiet wurden an der schleswig-holsteinischen Küste im Vortrapptief neue Tonnen ausgelegt und auf der Westspitze der Insel Nordmarsch das bisherige auf hölzernen Pfählen brennende Leuchtfeuer ausgelöscht und durch einen Turm ersetzt, der ein weißes und rotes, festes Licht zeigt. Die ausgedehnten Verbesserungsarbeiten im Elbfahrwasser vor Finkenwärder und Altona haben auch Änderungen und Vervollständigungen in der Betonnung, Bebakung und Befeuerung dieses besonders stark benutzten Verkehrsweges im Gefolge gehabt. Desgleichen sind zur Bezeichnung des Fahrwassers in der Weser neue Leitfeuer zwischen der Mündung der Geeste und Vegesack, auf der neuen Fahrstrecke Dedesdorf—Nordenham und bei Brake hinzugekommen.

In der Übersicht über die Schiffsunfälle sind, soweit es möglich war, bei den Hauptsummen jedesmal die entsprechenden für das vorhergehende Jahrfünft ermittelten Zahlen zur Vergleichung beigesetzt. Diese Zusammenstellung ergibt zunächst, daß die Gesamtzahl der durch Unfälle an der deutschen Küste betroffenen Schiffe fast die gleiche geblieben ist, nämlich 2503 gegen 2510 in den Jahren 1893/97. Dieses Beharren der Zahl der Unfälle auf nahezu gleicher Höhe in beiden Jahrfünften bei einem sehr starken Aufschwung des Verkehrs in den deutschen Hafenplätzen während dieses Zeitraums zeugt von der zunehmenden Sicherheit der Schiffahrt an der deutschen Küste.

Von der Gesamtzahl der durch Unfälle betroffenen Schiffe sind:

	in dem fünfjährigen Zeitraum 1898/1902	1893/97
gestrandet	613 = 24,5 pZt.	599 = 23,9 pZt.
gekentert	32 = 1,3 »	48 = 1,9 »
gesunken	73 = 2,9 »	107 = 4,3 »
zusammengestoßen . . .	1372 = 54,8 »	1241 = 49,4 »
von sonstigen Unfällen betroffen worden . .	413 = 16,5 »	515 = 20,5 »

Wie hieraus ersichtlich ist, haben im letzten Jahrfünft gegen das vorhergehende von den einzelnen Arten von Unfällen die Strandungen und die Zusammenstöße zugenommen, die anderen abgenommen. Namentlich die Zahl der Schiffszusammenstöße ist gewachsen, ein Vorgang, der wohl in der Zunahme des Schiffsverkehrs seine Ursache hat, da mit der stärkeren Ansammlung von Fahrzeugen in häufig nur schmalem Fahrwasser naturgemäß auch die Gefahr des Eintretens derartiger Unfälle zunimmt.

In bezug auf die Windverhältnisse haben sich die letzten fünf Jahre etwas günstiger gestaltet als die vorhergegangenen, denn es ermäßigte sich die Zahl der bei stürmischem Wetter eingetretenen Schiffsunfälle von 386 in dem Jahrfünft 1893/97 auf 368 in den Jahren 1898/1902 und der Anteil an der Gesamtsumme von 20,7 pZt. auf 20,6 pZt. Dasselbe Ergebnis zeigt sich auch bei Betrachtung der Ursachen der Unfälle, denn während in den Jahren 1893/97 331 Unfälle oder 17,7 pZt. durch stürmisches Wetter hervorgerufen wurden, zählte man 1898/1902 302 oder 16,9 pZt., welche auf die Ungunst der Windverhältnisse zurückzuführen sind. Besonders verlustreich für die Schiffahrt an der deutschen Küste war in den letzten fünf Jahren der am Nachmittag des 24. März 1898 einsetzende und bis zum 27. anhaltende, äußerst heftige Nordoststurm, bei welchem 9 Schiffe gänzlich verloren gingen und 7 mehr oder minder erhebliche Beschädigungen erlitten, ferner der vom 24. bis 26. Oktober 1899 besonders stark an der pommerschen und preußischen Küste auftretende Nordweststurm, bei dem 7 Schiffe verunglückten und 2 beschädigt wurden. Schwere Stürme herrschten ferner am 22./23. September 1899 (mit 5 Verunglückungen und 3 Beschädigungen), am 21. März desselben Jahres (mit 4 Verunglückungen und 4 Beschädigungen), am 2. März 1899 und am 9. Mai 1900 (mit je 3 Verunglückungen und 5 Beschädigungen), am 3. Juli 1898 (mit 3 Verunglückungen und 2 Beschädigungen) und am 6. April 1902 (mit 3 Verunglückungen und 1 Beschädigung); die übrigen Stürme verursachten weniger erhebliche Schäden.

Unter der Gesamtzahl der Schiffe, welche Unfälle erlitten, befanden sich 1898/1902 1302 (52,0 pZt.) und 1893/97 1186 (47,3 pZt.) Dampfschiffe; von den ersteren sind 853, von den letzteren 702, also etwa 66 pZt. und 59 pZt. von Zusammenstößen betroffen worden. Ferner waren von der Gesamtzahl der überhaupt von Unfällen betroffenen Fahrzeuge 1898/1902 1753 (70 pZt.) und 1893/97 1791 (71,4 pZt.) deutsche Schiffe.

Infolge von Unfällen gingen 1898/1902 315 Schiffe 12,6 pZt. der Gesamtzahl der von Unfällen betroffenen Schiffe), 1893/97 282 (11,2 pZt.) verloren, und zwar fanden im erstgedachten Zeitraum 147 Schiffe (46,7 pZt. der Verunglückungen), im letzteren 146 (51,8 pZt.) infolge von Strandungen ihren Untergang.

Soweit festgestellt, sind bei den Unfällen an der deutschen Küste 1898/1902 306 = 0,8 pZt. und 1893/97 300 = 0,8 pZt. der

an Bord befindlichen Personen umgekommen. Bei Unfällen, welche mit einer Gefahr für Menschenleben verbunden waren, wurden 3552 oder 2199 Personen gerettet, und zwar gelang in den Jahren 1898/1902 die Rettung durch die eigenen Schiffsboote in 175 Fällen bei 559 Personen (1893/97 in 171 Fällen bei 562 Personen), sonst durch Selbsthilfe in 56 Fällen bei 219 Personen (1893/97 in 99 Fällen bei 334 Personen), durch Lotsen allein in 10 Fällen bei 46 Personen (1893/97 in 4 Fällen bei 9 Personen), durch Strandbewohner (Fischer usw.) in 17 Fällen bei 48 Personen (1893/97 in 24 Fällen bei 74 Personen), durch Lotsen und Strandbewohner in 1 Fall bei 10 Personen (1893/97 in 1 Fall bei 2 Personen), durch in der Nähe befindliche Schiffe in 149 Fällen bei 920 Personen (1893/97 in 116 Fällen bei 528 Personen), durch Rettungsstationen in 82 Fällen bei 542 Personen (1893/97 in 63 Fällen bei 342 Personen), während in 9 Fällen (1993/97 in 19 Fällen), bei welchen Gefahr für Menschenleben vorhanden war, 1208 (1893/97: 348) der an Bord gewesenen Personen dort verblieben.

Von den durch die Unfälle betroffenen Schiffen waren 1898/1902, soweit ermittelt, 1746 beladene (1893/97: 1684); von diesen Ladungen sind gänzlich verloren gegangen 197 oder 11,3 pZt (1893/97: 171 oder 10,1 pZt.), teilweise gingen verloren oder wurden beschädigt 335 oder 19,2 pZt. (1893/97: 358 oder 21,3 pZt.), und 1198 oder 68,6 pZt. (1893/97: 1155 oder 68,6 pZt.) wurden geborgen oder blieben unbeschädigt. In bezug auf 16 Ladungen (0,9 pZt.) blieb für den Zeitraum 1898/1902 der Ausgang des Unfalls unbekannt.

Betrachtet man nun die Verteilung der Unfälle der Jahre 1898 bis 1903 auf die einzelnen Monate, so entfielen auf den

Januar . . .	119 =	6,6 pZt.
Februar . . .	110 =	6,1 »
März	185 =	10,4 »
April	157 =	8,8 »
Mai	131 =	7,3 »
Juni	100 =	5,6 »
Juli	109 =	6,1 »
August . . .	112 =	6,3 »
September . .	144 =	8,1 »
Oktober . . .	197 =	11,0 »
November . .	212 =	11,9 »
Dezember . .	211 =	11,8 »

Bei Tage ereigneten sich 770 Unfälle (43,1 pZt.), während der Nacht 753 (42,1 pZt.), und für 264 (14,8 pZt.) war die Tageszeit nicht naher festzustellen. Von den Strandungen und Zusammenstößen, welche häufig in ursächlichen Zusammenhang mit der Tageszeit gebracht werden können, fielen 254 Strandungen (41,4 pZt. der Unfälle dieser Art) und 278 Zusammenstöße (42,4 pZt.) bei Tage, 262 Strandungen (42,8 pZt.) und 332 Zusammenstöße (50,6 pZt.) bei Nacht vor, während für 97 Strandungen (15,8 pZt.) und für 46 Zusammenstöße (7,0 pZt.) die Tageszeit nicht näher ermittelt werden konnte.

Was die geographische Lage der Unfallsorte anbetrifft, so zeigt sich, daß die Verteilung der Unfälle längs der ganzen deutschen Küste eine sehr ungleiche ist; es fanden in den bedeutend umfangreicheren Gewässern der deutschen Ostseeküste bei weitem nicht so viele Unfälle statt, wie in den Gewässern der Nordseeküste. Rechnet man die Länge der Ostseeküste zu rund 800, diejenige der Nordseeküste zu rund 295 Seemeilen, so entfallen in den fünf Jahren 1898/1902 auf je 10 Seemeilen bei ersterer 10,23, bei letzterer dagegen 32,85 Unfälle.

Betrachtet man jedes der beiden Seegebiete besonders und beginnt mit dem Ostseegebiet, so ergibt sich, daß in bezug auf die Art der Unfälle die Strandungen am stärksten vertreten sind. Ihre Zahl belief sich in den fünf Jahren 1898/1902 an der deutschen Ostseeküste auf 331 = 40,5 pZt. aller in diesem Gebiete vorgekommenen Unfälle, während die Zahl der gekenterten Schiffe 21 = 2,6 pZt., der gesunkenen 47 = 5,7 pZt., die Zahl der Zusammenstöße 224 = 27,4 pZt. und die Zahl der Unfälle anderer Art 195 = 23,8 pZt. betrug. Die entsprechenden Zahlen für den fünfjährigen Zeitraum von 1893/97 stellten sich bei Strandungen auf 269 = 31,8 pZt., Unfällen durch Kentern auf 24 = 2,8 pZt., durch Sinken auf 67 = 7,9 pZt., bei Zusammenstößen auf 247 = 29,2 pZt, und bei Unfällen anderer Art auf 239 = 28,3 pZt.

Betrachtet man nun das Nordseegebiet, so zeigt sich, daß an dieser Küste in den Jahren 1898/1902 in Übereinstimmung mit dem vorangegangenen Jahrfünft 1893/97 von den Schiffsunfällen die Zusammenstöße am zahlreichsten vertreten waren. Ihre Zahl betrug von 1898/1902 432 = 44,6 pZt. aller im deutschen Nordseegebiet vorgekommenen Unfälle gegen 351 = 34,4 pZt. der in dem Jahrfünft 1893/97 an der Nordseeküste eingetretenen. Die nächsthöhere Ziffer weisen die Strandungen auf, nämlich 282 = 29,1 pZt. (1893/97: 330 = 32,3 pZt.); dann folgen ihrer Häufigkeit nach die nicht besonders unterschiedenen Unfälle (Unfälle anderer Art) mit 218 = 22,5 pZt. (1893/97: 276 = 27,0 pZt.), darauf die Fälle von Sinken, nämlich 26 = 2,7 pZt. (1893/97: 40 = 3,9 pZt.), und an letzter Stelle mit 11 = 1,1 pZt. (1893/97: 24 = 2,4 pZt.) die Unfälle durch Kentern.

(Schluß folgt.)

Vorzüge der Umsteuerschraube „Meißner" vor dem Wendegetriebe zum Manövrieren mit Bootsmotoren.

Ein Motor arbeitet wie die Dampfmaschine durch Expansion. Der Unterschied liegt darin, daß die Dampfmaschine die treibende Kraft in dem Kessel erzeugt als Dampfspannung, der Motor diese in der Maschine selbst erzeugt durch zusammenhängende kleine Kraftschübe, reguliert durch Ventile und Zündapparate.

Die Dampfspannung wirkt gleichmäßig, durch Kulisse reguliert; der Motorkraftbetrieb wirkt ungleich, von Gas- oder Luftzuführung und Zündung abhängig. Der Motor hat also keine gleichbleibende Kraftäußerung auf die Schraube, Zufälligkeiten in der Gasmischung, Nachlassen der Ventile usw. können die Kraftäußerung so stark vermindern, daß der Motor bei unveränderter Kraftbeanspruchung von den Touren kommt, die Kraft nachläßt, und eine feste Schraube ihn überlastet.

Hieraus ergibt sich, daß der Motor zur Betriebssicherheit wie ihn der Schiffsbetrieb verlangt, einen Propeller haben muß, der die Kulisse der Dampfmaschine ersetzt, d. h. den Motor bei nachlassender Kraft nicht überlasten kann.

Eine feste Schraube hat aber nur eine festgelegte Steigung, die den Motor bei voller Kraft voll belastet, diese kann durch ein Wendegetriebe zwar in der Drehrichtung geändert werden, aber nicht in der Kraftbeanspruchung. Die feste Schraube ist im Augenblicke des Manövrierens durch das unvermittelte Ändern des Wasserstromes sogar doppelt belastet, das Wendegetriebe kann also die Schwäche des Motors die nachlassende Kraft nicht ausgleichen sondern nur verschärfen.

Die verstellbare Schiffsschraube bewirkt diesen Ausgleich durch einfaches Verstellen der Steigung. Die Umsteuerschraube empfängt die vorhandene Kraft der Maschine so direkt wie die direkt angeflanschte feste Schraube, nutzt sie auch ohne Reibungsverlust aus, durchläuft aber beim Manövrieren bei unveränderter Drehrichtung von Motor und Propeller durch Ändern der Flügelsteigung allmählich alle Phasen der Belastung von Mittelstellung »dem neutralen Punkte ohne Belastung und Nutzeffekt« bis zu »voll vorwärts« resp. »voll rückwärts« des

Hochstpunkten der Belastung. Man kann die richtige Steigung auf jedem Punkte festlegen, sie also genau der vorhandenen Kraft entsprechend einstellen und damit die Fahrgeschwindigkeit unbeeinflußt vom Motor verlangsamen wenn nötig.

Man manövriert mit der Schraube anstatt mit der Maschine und hebt die Schwächen des Motorenbetriebes auf, während das Wendegetriebe solche im Manövrieren verschärft.

Dies ist der Vorzug einer Flügelumsteuerung vor jeden Wendegetriebe, ganz abgesehen davon, daß die konischen Räder und Friktionsgetriebe der Abnutzung stark ausgesetzte Maschinenelemente sind, welche Kraft in Reibung absorbieren, während die Umsteuerschraube so einfach ist wie die feste Schraube und das Einfachste im Schiffsbetriebe stets den Vorzug verdient.

Die Umsteuerschraube ist die direkt notwendige Ergänzung der nicht umsteuerbaren Betriebsmaschine; nur mit diesem Mechanismus kann der Konstrukteur eine betriebssichere Motoranlage bieten, bei dem die Schraube die fluktuierende Kraft des Motors nicht verschärft, sondern sich derselben anpaßt und diese soweit es möglich ist, ausgleicht.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Kollision D. »Norge« mit Fischerkutter »Luna S. B. 3« oberhalb von Brunsbüttel. (Art. 28 der Kaiserlichen Verordnung — Verordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe.) Der Spruch des Seeamts lautet:

»Am 22. Oktober 1904, morgens ca. $2^1/_4$ Uhr, fand auf der Elbe zwischen Scheelenkuhlen und Brockdorf ein Zusammenstoß zwischen dem elbaufwärts fahrenden Fischerkutter »Luna S. B. 3« und dem elbabwärts fahrenden schwedischen Dampfer »Norge« statt, infolge dessen der Fischerkutter gesunken ist. Die erste und hauptsächliche Ursache des Zusammenstoßes liegt darin, daß der Dampfer »Norge« sein Ausweichen nach Backbord nicht durch das, nach Art. 28 der Kaiserlichen Verordnung vorgeschriebene Dampfpfeifensignal dem Segler angezeigt hat. Hierduch wurde der Segler darüber unsicher, ob ihm der Dampfer ausweichen werde und er ist dadurch veranlaßt, daß er über Stag ging und so dem Dampfer gerade vor den Bug kam; dieses Überstaggehen war die Mitschuld des Zusammenstoßes.«

Nach Verkündigung des Spruches hob der Vorsitzende besonders hervor, daß nicht genug darauf hingewiesen werden könne, daß beim Befahren der Unterelbe eine Ansicht vorherrschend geworden sei, die sich in direktem Widerspruch zum § 28 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung von Zusammenstößen stelle. Es herrsche immer noch die irrige Meinung, daß, wenn man bei Ausweichemanövern der Dampfer dieses durch ein Signal anzeigt, die kleineren Segler auf der Elbe dadurch veranlaßt würden, unnötige Segelmanöver zu machen. Diese Ansicht ist um so gefährlicher, als sie in direktem Gegensatz zu dem § 28 der Kaiserlichen Verordnung steht. Dieser Paragraph schreibe ausdrücklich vor, daß das Ausweichemanöver des Dampfers unter allen Umständen durch ein Dampfpfeifensignal angezeigt werden müsse.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestellte bei Swan, Hunter & Wigham, Richardson in Wallsend, Newcastle o. T., einen **Frachtdampfer von 7500 t** Tragfähigkeit mit Zwischendeckseinrichtung. Die Maße des Schiffes sind: 393×50×31'. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des am 3. November bei der Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G. in Hamburg bestellten Dampfers.

* * *

Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos«, Hamburg, bestellte bei der Werft von Blohm & Voß einen Dampfer vom Typ und der Größe wie die letzthin erbauten Dampfer »Elkab« usw. Das neue Schiff soll aber Doppelschrauben erhalten und somit der erste **Doppelschraubendampfer** der Reederei werden.

* * *

Die in Flensburg neugegründete Dampfschiffsreederei Vöge & Deicker hat der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft einen neuen **Dampfer von etwa 2100 t** mit folgenden Abmessungen in Auftrag gegeben: 240'×35' 2"×16' 10". Der Dampfer erhält die höchste Klasse des Germanischen Lloyds 100 A L 4, eine Triple-Expansionsmaschine mit 2 Hauptkesseln und 650 Pf.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Neptun-Werft in Rostock wurde am 10. November der für die Reederei »Horn« in Lübeck bestimmte Frachtdampfer »**Hornburg**« vom Stapel gelassen. Seine Abmessungen sind: 312×45×21' 6". Das Schiff erhält die Klasse ✠ 100 A L des Germanischen Lloyd und ist nach dessen Vorschriften und unter dessen Spezialaufsicht gebaut. Der Typ des Dampfers ist der eines Flußdeckers mit Poop, Brückendeck und Back. Das Schiff erhält einen Doppelboden, der in sechs Abteilungen zerfällt. Der Laderaum wird durch vier wasserdichte Querschotte geteilt. Um das Schlingern des Schiffes zu vermeiden, befinden sich an beiden Seiten 130' lange und besonders breite Schlingerkiele. Die Maschinenanlage besteht aus der dreizylindrigen Maschine in den Abmessungen: Hochdruckzylinder 530 mm, Mitteldruck 900 mm, Niederdruck 1420 mm, Hub 900 mm; ferner aus den beiden Hauptkesseln von 4000 mm Durchmesser und 3150 mm Länge bei einer wasserberührten Heizfläche von 350 Quadratmetern.

* * *

Auf der Schichau-Werft in Danzig lief am 10. November der für die Angfartygs-Aktiebolag Heimdal in Gothenburg im Bau befindliche Dampfer »**Wilhelm**« vom Stapel. Er mißt: 59,50×9,40×4,06 m. Der Dampfer ist aus Siemens-Martin Stahl nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für große Küstenfahrt gebaut, hat einen durchlaufenden Doppelboden, vier wasserdichte Schotte, eine Back, zwei Masten mit drei Ladebäumen und drei Gaffeln und drei große Ladeluken. Der Neubau erhält zwei Zylinderkessel und eine dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Kondensation in einer Stärke von 500 ind. Pferdekräften.

* * *

Probefahrten.

Am 13. November fand mit zufriedenstellendem Ergebnis die Probefahrt des auf der Neptun-Werft, Rostock, für eine schwedische Reederei erbauten Dampfers »**Labrador**« statt.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Am 12. November ging ein größerer Truppentransport mit zwei Woermann-Dampfern vom Hamburger Hafen nach Deutsch-Südwestafrika bestimmt ab. Mit »Erich Woermann« gingen 8 Offiziere und 2 höhere Postbeamte, 4 Portepee-Unteroffiziere und Unterbeamte, sowie 168 Unteroffiziere und Gemeine, sowie 228 Pferde nach Swakopmund. An Bord des »Eduard Woermann« wurden 37 Offiziere und höhere

Beamte, 14 Unteroffiziere und Postbeamte, 384 Unteroffiziere und Gemeine und 404 Pferde eingeschifft.

* * *

Im Simpsonhafen in Deutsch Neu-Pommern ist die Errichtung einer neuen großen Werft sowie von Speichern im Gange. Die Anlagen sind für die Südsee-Linie des Norddeutschen Lloyd bestimmt.

* * *

Wie bekannt wird, hat eine freundschaftliche Verständigung zwischen den drei, den Verkehr zwischen Christiania und Hamburg-Bremen betreibenden Dampfschiffsgesellschaften stattgefunden, derzufolge die »Oslo-Linie« ihre Reihenfahrten einstellt.

* * *

Die Sturmwarnungsstelle Friedrichschleuse (Carolineninsel) ist in eine solche erster Klasse umgewandelt und demgemäß mit Fernsignalkörpern ausgerüstet worden, um vorbeifahrende oder sonst in Sichtweite von dieser Stelle befindliche Schiffe auf bevorstehende Stürme aufmerksam machen zu können.

* * *

Nachdem in der außerordentlichen General-Versammlung am 2. November d. J. der Beschluß gefaßt ist, die Nord-Ostsee-Reederei, Hamburg, aufzulösen, werden jetzt die Gläubiger aufgefordert, ihre Ansprüche geltend zu machen.

* * *

Die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. und die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft machen bekannt, daß sie den regelmäßigen Betrieb in der Elbeschiffahrt im Sinne des § 160 ihrer Bedingungen eröffnen. Eine gleichartige Bekanntmachung haben die »Elbe«-Dampfschiffahrts A.-G. und die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A.-G. erlassen.

* * *

Der Dampfer »Solingen« der Deutsch-Australischen D.-G. ist auf der Fahrt zwischen Kapstadt und Swakopmund gestrandet und total verloren. Der Dampfer war eins der älteren und kleineren Schiffe der Reederei, 1889 in Hamburg erbaut und 2884/1820 t R. groß.

* * *

Die Untersuchung eines Unfalls, dem durch Explosion von Benzin der Benzinmotor-Schuner »O le Aeto« zum Opfer gefallen ist, gab dem Seeamt zu Hamburg Anlaß zu folgender Anregung: »Es wäre dringend zu wünschen, daß bei dem stetigen Überhandnehmen des Gebrauches derartiger leicht explosiver Materialien zum Betriebe von Maschinen genaue Vorschriften seitens der zuständigen Behörden für die Aufbewahrung dieser Materialien an Bord der Schiffe gegeben würden.«

* * *

Ausland.

In der am 11. November in Paris in den Räumen des Comité Central des Armateurs de France unter dem Vorsitz des Präsidenten der internationalen Segelschiffs-Union, Mr. Roxburgh, abgehaltenen Konferenz waren fast sämtliche Mitglieder des Komitees anwesend. Es wurde konstatiert, daß seit der letzten Konferenz eine beträchtliche Tonnage sich der Union angeschlossen habe, und daß gute Aussichten auf den Zufluß fernerer Tonnage bestände. Es wurde dann einstimmig beschlossen, an den bislang aufgestellten Minimumraten auch in Zukunft festzuhalten. Somit ist erfreulicherweise ein Fortbestand der Union gesichert.

* * *

In Reederkreisen Deutschlands, Dänemarks, Schwedens und Finnlands wird ein Zusammenschluß zur Wahrnehmung der gemeinschaftlichen Interessen der Segelschiffahrt auf der Ostsee angestrebt. Auf einer Zusammenkunft schwedischer, dänischer und deutscher Reeder, die bereits im vorigen Frühjahr abgehalten wurde, ist eine Kommission gebildet worden, deren Aufgabe war, die Vorarbeiten für die Organisation der Segelschiffahrt auf der Ostsee zu erledigen. Es ist beabsichtigt, die Vereinigung in Wirksamkeit treten zu lassen, sobald hundert Schiffe angemeldet sind. Im Laufe des nächsten Monats wird abermals eine Reederzusammenkunft stattfinden.

* * *

In Genua konstituierte sich eine neue Schiffahrtsgesellschaft »Lloyd Italiano« mit einem Kapital von 12 Millionen Lire, das baldigst auf 20 Millionen Lire erhöht werden soll. Der Präsident der Verwaltung wird wahrscheinlich der Senator Piaggio, auf dessen Schiffswerft fünf Dampfer zu je 5500 t gebaut werden, mit welchen die Gesellschaft im September 1905 den Passagierverkehr mit Nordamerika zu eröffnen gedenkt.

* * *

Die amerikanische Marineverwaltung hat die Einrichtungen drahtloser Telegraphie nach System Marconi durch ein System Rochefort auf dem Nantucket-Feuerschiff ersetzt, oder ist dabei es zu tun. Da die meisten Liner mit Marconi-Apparaten ausgerüstet sind, werden unangenehme Störungen befürchtet. Die nächstliegenden Marconi-Stationen sind in Liasconsett (Mass.) und Sagaponack (Long Island).

* * *

Über die Beteiligung der einzelnen Flaggen am 1903er Seeverkehr von Viktoria (Australien) gibt eine amtliche Statistik folgenden Aufschluß. Es kamen ein und gingen aus:

	Schiffe	Tonnage
Australische	3,323	3,236,761
Britische (inkl. Kolonien)	926	2,774,104
Deutsche	120	481,432
Französische	80	192,463
Japanische	26	69,354
Italienische	25	38,096
Amerikanische	24	32,541
Norwegische	25	25,920
Schwedische	8	10,804
Holländische	5	8,556
Russische	3	4,789
Österreichische	2	2,764

Unter allen waren 437 Segelschiffe.

Vermischtes.

Friede im Tarifkampf auf dem Nordatlantik. Die seit dem 10. November in Berlin geführten Verhandlungen zwischen Vertretern der kontinentalen Reedereien und denen der Cunard-Linie haben am 14. November zu einer Verständigung geführt. Ein Abschluß ist dahingehend erzielt worden, daß die Cunard-Linie mit ihrem kontinentalen Verkehr dem Nordatlantischen Dampferlinien-Verband beitritt und daß im übrigen die früheren Verträge erneuert werden. Sämtliche Kampfmaßregeln werden aufgehoben, und die normalen Passageraten treten mit dem 14. November wieder in Kraft. An der entscheidenden Konferenz am 12. November waren folgende Herren beteiligt: Von der Cunard-Linie Lord Inverclyde und Direktor Moorhouse; von der Hamburg-Amerika Linie Generaldirektor Ballin; vom Norddeutschen Lloyd Präsident Geo Plate und Generaldirektor Dr. Wiegand; von der Ungarischen Seeschiffahrts-Gesellschaft »Adria« zwei Direktoren und endlich noch je ein Vertreter der Holland-Amerika Linie und der Red Star Linie. Ein bedeutsames Ereignis für die Schiffahrtswelt, führt es doch wieder zu der seit dem Mai d. J. unter-

brochenen Stabilität im gewaltigen Verkehr des Nordatlantik. Die Berliner Verträge haben gleich am 14. November in Liverpool eine Versammlung aus Vertretern der nach den Ver. Staaten und Kanada beschäftigten Dampferlinien zur Folge gehabt, in der die Vereinbarungen angenommen wurden. Die Fahrpreise sind auch dort auf die normale Höhe festgesetzt.

Ein Preisausschreiben für eine Geschichte der deutschen Seeschiffahrt hat der hansische Geschichtsverein in Lübeck ausgeschrieben und dabei u. A. folgendes hervorgehoben: Ein hochherziger hansischer Kaufmann hat dem Hansischen Geschichtsverein ℳ 3000 zur Verfügung gestellt für ein Preisausschreiben, dessen Ergebnis eine »Geschichte der deutschen Seeschiffahrt« sein soll. Die Ausschreibung erfolgt hierdurch. Verlangt wird eine auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Arbeit, die durch eine lebendige, allgemein faßliche Darstellung die Geschichte eines der wichtigsten Gewerbe unserer Nation weiten Kreisen verständlich und anziehend zu machen geeignet ist. Die Arbeit hat die gesamte Entwickelung von den ersten nachweisbaren Anfängen germanischer Seeschiffahrt bis zu dem Zeitpunkte, wo durch das Gesetz vom 25. Oktober 1867 über die Nationalität der Kauffahrteischiffe die Partikularflaggen zu Gunsten der Flagge des Norddeutschen Bundes heruntergeholt wurden, übersichtlich darzulegen. Für die Zeit, in der die Niederlande einen Teil des Deutschen Reiches bildeten, hat die Darstellung sich auch auf die friesisch-niederländische Schiffahrt zu erstrecken. Erwünscht ist die Hinzufügung eines Überblickes über den Aufschwung des deutschen Seewesens während des letzten Menschenalters.

Prüfungswesen. Am 10. Dezember d. J., Morgens 8 Uhr, wird im Navigationsschulgebäude zu *Stralsund* eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt beginnen. Im Anschlusse an diese Prüfung findet eine Prüfung in der Schiffsmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege statt. Anmeldungen nimmt der Navigationsschul-Direktor Herr Holz, Danzig, entgegen.

Der Prozess zwischen Fiskus und der Stadt Kiel um Eigentumsrechte der Stadt am Hafen, der bekanntlich zu Ungunsten der Stadt durch das Oberlandesgericht am 8. November entschieden ist, gibt der »Weser Ztg.« zu folgenden bemerkenswerten Äußerungen Anlaß: Die Gründe des oberlandesgerichtlichen Erkenntnisses stehen mit denen im Urteil des Landgerichts vom 5. November 1902 in einem diametralen Gegensatze. Wenn die Stadt den Prozeß auch in zweiter Instanz gewonnen hätte, dann würde es nicht schwer gefallen sein, einen Vergleich mit dem Fiskus herbeizuführen. Die Stadt war durch die Aufschüttungen in der Wiker Bucht gezwungen, eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, aber es ist ihr niemals in den Sinn gekommen, aus dem von ihr behaupteten Eigentumsrecht unbillige Forderungen abzuleiten. Die finanzielle Tragweite wird weit überschätzt. Allerdings ist auf Verlangen des Marinefiskus das Objekt des schwebenden Prozesses auf 5 Millionen angenommen, aber der Fiskus hätte einen Vergleich offenbar auf eine viel kleinere Summe abschließen können. Wenn eine Entscheidung darüber auch noch nicht getroffen wird, ob für die Stadt ein Anlaß vorliegt, den Weg der Revision zu beschreiten, so spricht die Wahrscheinlichkeit dafür, daß das Reichsgericht die Endentscheidung herbeiführen wird. Wenn der Prozeß in allen Instanzen durchgeführt werden soll, werden sich — falls die Stadt nicht in letzter Instanz obsiegt — die Gerichtskosten auf etwa 240 000 Mk. belaufen, welche durch ordentliche Einnahmen der Stadt gedeckt werden müssen. — Wird der Prozeß endgültig zugunsten des Fiskus entschieden, dann ist das nicht nur für den Marinefiskus sondern auch für den preußischen Fiskus von großer Tragweite. Die schleswigschen Seestädte erheben vielfach Ansprüche wie Kiel; die Städte Eckernförde und Flensburg werden aller Voraussicht nach aus dem Kieler Prozeß ihre Konsequenzen ziehen.

Seereise-Versicherungen. Eine besondere Annehmlichkeit für Seereisende ist vom Norddeutschen Lloyd eingerichtet. Die Abteilung Assekuranz dieser Schiffahrtsgesellschaft gibt Seereise-Versicherungen für ihre Passagiere aus. Die Seereise-Versicherungen sind für die Dauer der Reise gültig, die sogenannten Welt-Polizen für die Hin- und Rückreise einschließlich des Aufenthalts in überseeischen Ländern, ebenso kann das Reisegepäck versichert werden. Die Prämie beträgt für eine Versicherung auf den Todes- und Invaliditätsfall in Höhe von je 10 000 ℳ bei einer Dauer der Seereise bis zu 15 Tagen 7,50 ℳ, bis zu einem Monat 15 ℳ, bis zu zwei Monaten 20 ℳ. Mindestprämie 10 ℳ. — Polizekosten 1 ℳ. — Die Prämie der Weltpolize beträgt für je 10 000 ℳ Versicherungssumme auf den Todes- und Invaliditätsfall bei einer Dauer von einem Monat 18 Mark, von zwei Monaten 25 Mark, von drei Monaten 33 Mark; schließlich von 12 Monaten 100 Mark. Bei Versicherung des Reisegepäcks beträgt die Prämie für je 1000 Seemeilen ein Zehntel Prozent des Wertes, die Mindestprämie 3 Mark, die Polizekosten 1 Mark. Diese Versicherungen, die ohne zeitraubende Formalitäten abgeschlossen werden können, erfreuen sich großer Beliebtheit bei den Passagieren des Norddeutschen Lloyd und werden von ihnen eifrig benutzt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 14. November. Vor einer großen Zuhörerschaft hielt Herr Direktor Plaß den in Aussicht gestellten Vortrag über die Geschichte des Assekuranzwesens. Seinen hochinteressanten Ausführungen folgte lebhafter, rauschender Beifall und ein warmes Dankesvotum des Vorsitzenden, dem sich der Vorsitzende des geladenen Seeschiffer-Vereins anschloß. (Wir werden in nächster Nummer auf den Vortrag zurückkommen. D. R.) — Nächste Sitzung am 21. November.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 10. November abgehaltenen Versammlung wurden 13 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung standen I. Strafbefehle des Hauptzollamtes; II. Sturmwarnungssignale. Zu I. Ein Dampfer passierte die Zollgrenze im Hamburger Hafen, als gerade eine der Zolllaternen erlöschte, sodaß beide Lampen niedergeholt werden mußten, um angesteckt und wieder aufgeheißt zu werden. Da der Dampfer infolgedessen ohne die vorschriftsmäßigen Laternen die Zollgrenze passierte, wurde dem Kapitän bei seiner Rückkehr vom Hauptzollamte ein Strafbefehl über 15 Mk. zugestellt. Infolge des unglücklichen Zufalles hielt der Kapitän sich nicht für verpflichtet die 15 Mk. zu zahlen, bevor die bei ihm vorausgesetzte Schuld nicht nachgewiesen sei. Er übergab deshalb dem Verein die Sache, um das nötige zu veranlassen. In der hieran geknüpften Diskussion wurde erwähnt, daß schon mancher ähnliche Strafen bezahlt habe, ohne erst eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, was darauf zurückzuführen sei, daß die meisten solche Strafbefehle für unanfechtbar halten. — Zu II. wurde ausgeführt, es sei sehr erwünscht, zahlreiche Sturmwarnungssignale im Hamburger Hafen zu errichten, um für die sämtlichen Fahrzeuge im Hafen bei drohendem Unwetter rechtzeitig Sicherheitsmaßregeln treffen zu können. Die eine Stelle auf der Seewarte genüge hierzu nicht. Es empfehle sich, die Sturmwarnungssignale an derselben Stelle, wie die beabsichtigten resp. gewünschten — der Verein habe diesbezügliche Wünsche schon geäußert — Zeitsignale zu errichten, damit dadurch die Plätze beider zugleich bekannt seien. Eine zahlreichere Aufstellung von Sturmwarnungssignalen sei bedeutend erstrebenswerter, als die der Zeitsignale, wenn man an die kleineren Fahrzeuge, Schuten usw. denke. Zeitsignale seien für diese wertlos, und wegen ihrer geringen Beobachtungshöhe werde es ihnen nicht immer möglich sein, Signale wahrzunehmen, welche andere Schiffe bequem erblicken können.

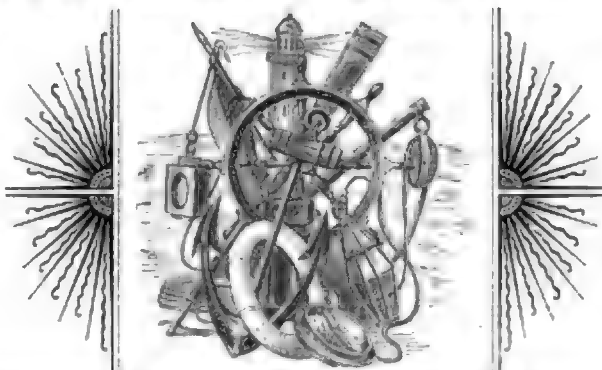
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein, Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Zum Verbandstage.

Beim Erscheinen dieser Zeilen werden die Vereine das Rundschreiben des Vorstandes des geschäftsführenden Vereins erhalten und die bisher von ihm für den Verbandstag vom 6. und 7. Februar in Vorschlag gebrachten Gegenstände zur Kenntnis genommen haben. Damit wir nun nicht wieder in die Lage kommen, wie es auf dem diesjährigen Verbandstag bei den letzten Beratungsgegenständen der Fall war, wegen allzu reichhaltiger Tagesordnung die Debatten zeitlich begrenzen zu müssen, ersucht der Vorstand des geschäftsführenden Vereins um frühzeitige Mitteilung über Themata, die von den Vereinen zur Besprechung gewünscht werden; der Vorstand des geschäftsführenden Vereins ist dann gegebenenfalls in der Lage, eigene Wünsche zurückstellen zu können. Soll allen Vereinen ausgiebige Gelegenheit zur Stellungnahme für neuaufzustellende Punkte gegeben werden, ein gewiß berechtigter Wunsch, dann darf mit ihrer Bekanntgabe nicht bis zum statutenmäßig letzten Termin, vier Wochen vor dem Verbandstag, gewartet werden. Je früher desto besser. Bei der Aufstellung neuer Punkte ist auch in Berücksichtigung zu ziehen, daß die Besprechung über interne Angelegenheiten unsere Zeit im nächsten Jahre länger in Anspruch nehmen dürfte, als es in diesem Jahre der Fall war. Ebenso wird der in Aussicht gestellte im Rundschreiben erwähnte Vortrag wohl einige Stunden dauern.

Verlegung des Nordhinder Feuerschiffs.

In der am 14. d. M. abgehaltenen Sitzung des Seeschiffer-Vereins »Weser« zu Bremerhaven wurde lebhaft der Wunsch geäußert, daß das Nordhinder Feuerschiff um etwa 4 Seemeilen in nördlicher Richtung verlegt werden möchte. Wir bitten Sie, diese Angelegenheit für die Tagesordnung des nächsten Verbandstages vorzumerken und den Einzelvereinen zur Besprechung zu empfehlen. Eine nähere Begründung unseres Antrages behalten wir uns vor.

Verbandstag der Vereinigung englischer Schiffsführer und Schiffsoffiziere.

Ein Mitglied schreibt:

In der Annahme, daß es den Verband interessiert, die Bestrebungen kennen zu lernen, von denen sich die große »Shipmasters and Officers Federation« mit ihren 6000 Mitgliedern leiten läßt, erwähne ich im Nachstehenden einige Punkte, die auf der »annual conference», auf dem Verbandstage zur Sprache kamen. Er fand in Liverpool statt und war besucht von Vertretern der Mercantile Marine Service Association, der British Shipmasters and Officers Protection Society in Sunderland und der Scottisch Shipmasters Association. Leiter war Mr. Shaw, Beisitzer die Herren Keay und Black, Schriftführer Mac Instosh. Es wurde verhandelt über:

Kenntnis in der Heilkunde. Es sollen Mittel und Wege gefunden werden, um Kapitänen und Schiffsoffizieren Gelegenheit zu geben, sich Erfahrung in der Ausübung praktischer Heilkunde (Kursus in einem Hospital) zu erwerben. Haben sie diese erworben und ein Zeugnis über eine erfolgreiche Prüfung erhalten, dann soll ihnen die Führung der Roten Kreuzflagge gestattet sein.

Ansprüche der Schiffsführer auf freie Rückbeförderung in den Heimatshafen. Gewünscht wird zu Sektion 186 der Merchant Shipping Act, 1894, ein Zusatz, in dem den Schiffsführern mit Bezug auf freie Rückbeförderung in den Heimatshafen des Schiffes dieselben Rechte eingeräumt werden, wie sie die Schiffsoffiziere und Schiffsleute immer gehabt haben. Fälle wurden angeführt, wonach einzelne Schiffsführer alle Kosten aus eigener Tasche bestreiten mußten. Da aber die Merchant Shipping Act den Schiffer bei Geltendmachung seiner Rechte mit Bezug auf Gehaltsansprüche den Schiffsleuten gleichstellt, sei die obige Forderung eine logische Konsequenz.

(Schluß folgt.)

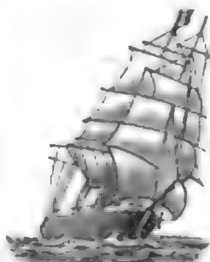
HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 48. Hamburg, den 26. November. 41. Jahrgang.

Inhalt:

Auf dem Ausguck.

„Küstenfahrt.“

Was ist in letzter Zeit, in Zusammenhang mit der Nichtgültigkeit der Fahrzeit in Küstenfahrt für Steuerleute, nicht Alles gesprochen und geschrieben worden. In allen Fachvereinen stand das Thema auf der Tagesordnung, führte zu Eingaben, die veröffentlicht wurden, an den Bundesrat, beschäftigte wiederholt die Navigationsschulen, war und ist Gegenstand ernster Erwägungen in Reedereikreisen — und doch scheinen über den Begriff »Küstenfahrt« noch heute nicht die Meinungen in interessiertesten Kreisen geklärt zu sein. Der Inspektor einer Reederei, deren Schiffe nach Stockholm und darüber hinaus bis Gefle, Hernösand etc. fahren, beklagte sich bei uns über den störenden Mangel an Steuerleuten. Die Reederei, die vor dem Inkrafttreten der Bundesratverordnung über den Befähigungsnachweis etc. der Seeschiffer und Steuerleute niemals Schwierigkeiten gehabt habe, Steuerleute für die Fahrt ihrer Schiffe zu erhalten, sei nach dem 1. Juli angewiesen, die Dienste, die früher ein II. Steuermann verrichtet habe, durch Bootsleute versehen zu lassen. Warum? Weil die Steuerleute behaupten und sich dabei auf angeblich autoritative Quellen stützen, daß ihnen die Fahrzeit nach Stockholm etc. nicht für die Schifferprüfung angerechnet werde. Diese Auffassung ist geradezu unglaublich. Ein auch nur flüchtiger Blick in die Verordnungen vom 16. Juni 1903 und vom 16. Januar 1904 zeigt die absolute Hinfälligkeit einer solchen Annahme. Und nur, wenn wir annehmen, daß der Wortlaut der strittigen Paragraphen jener hochwichtigen Bundesratverordnungen ungenügend bekannt ist, läßt sich die geschilderte Sachlage begreifen. Diese Kenntnis ist allerdings Bedingung. Damit sie in Zukunft überall vorhanden ist, mögen die zum Verständnis erforderlichen Paragraphen hier gegenübergestellt werden. Nach § 1b der Verordnung vom 16. Juni 1903, die bekanntlich am 1. April 1904 in Kraft getreten ist, gilt als Küstenfahrt: »die Fahrt

zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluß der Insel Helgoland, jedoch ausschließlich der Strecke nördlich vom Aggerkanal und Frederikshavn, sowie der Umfahrt um Skagen;

an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschließlich der Insel Bornholm;

an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar mit Einschluß der Insel Öland,

soweit diese Fahrt die Grenzen des Nahverkehrs überschreitet.«

Und als kleine Fahrt: »die Fahrt

in der Ostsee, in der Nord*see bis zu 61 Grad* nördlicher Breite und im Englischen Kanale,

soweit diese Fahrt die Grenzen der Küstenfahrt überschreitet.«

Nach § 7a der Verordnung vom 16. Januar 1904, die am 1. Juli 1904 in Kraft trat, wird die Zulassung zur Schifferprüfung bedingt durch:

»die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens vierundzwanzigmonatigen Fahrzeit als Steuermann in *mittlerer* oder großer Fahrt oder auf Schiffen von mindestens 400 cbm Bruttoraumgehalt *in kleiner Fahrt* oder als Schiffer auf kleiner Fahrt. Die Fahrzeit

auf Seeleichtern oder im Trajektdienst ist nicht anrechnungsfähig.«

Die Schiffe der hier in Frage kommenden Reederei sind größer als 400 cbm Bruttoraumgehalt, folglich ist für Steuerleute die Fahrzeit auf ihnen in kleiner Fahrt, d. h. also hier, nördlich von einer Luftlinie Gothenburg—Kalmar—Öland bis zum 61° nördlicher Breite anrechnungsfähig für die Schifferprüfung. Gehen die Schiffe, was, wie gesagt, der Fall ist, bis Gefle, das nördlicher als 61° liegt, dann zählt diese Fahrt sogar als »mittlere Fahrt«, und in ihr ist auch die Fahrzeit auf Schiffen bis zu 400 cbm Raumgehalt anrechnungsfähig.

* * *

Das Schleppmonopol des Staates für den Hannover-Rheinkanal,

von einer Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses empfohlen, ohne von der Regierung bekämpft worden zu sein, verdichtet sich schon heute zum Betriebsmonopol, zur Staatsaufsicht. Zwar für einen Binnenschiffahrtsverkehr, aber bei den engen, gemeinsamen Interessen zwischen Binnen- und Seeschiffahrt, wie sie sich noch in diesem Jahre der Dürre in nachhaltiger Weise geltend gemacht haben, auch für die Handelsmarine bedeutungsvoll und beachtenswert. Ist von der Anregung zur Einführung des staatlichen Schleppmonopols bis zu seiner Verwirklichung auch ein weiter, vielleicht auch ein schwieriger Weg, liegen ja selbst über die Verwendbarkeit von Schiffzugseinrichtungen noch gar keine Erfahrungen vor, mahnt es doch schon zur Vorsicht, daß diese Idee überhaupt vorgebracht werden konnte, ohne unter Hohngelächter der Kanalfreunde sofort begraben zu werden. Daß die Durchführung eines staatlichen Schleppmonopols aus dem Kanal genau das Gegenteil von dem machen würde, was nach der ursprünglichen Absicht der Regierung und ihrer Anhänger beabsichtigt worden war, ist zu selbstverständlich, als daß es noch einer längeren Beweisführung bedürfte. Nach dem Wunsche der Befürworter der ursprünglich wasserwirtschaftlichen Vorlage sollte der Kanal als Werkzeug des Wasserverkehrs: die Eisenbahnen entlasten, die Transportkosten für Massengüter ermäßigen, die wirtschaftliche Annäherung der verschiedenen Landesteile fördern, die Wettbewerbsfähigkeit des Inlandes gegen das Ausland erhöhen und auch solchen Gütern einen Wert verleihen, die bisher wegen zu hoher Transportkosten brach lagen. Mit einem Worte: der Kanal sollte mit der Eisenbahn in Wettbewerb treten. Ein Wunsch, der natürlich niemals erfüllt werden kann, wenn der Staat als Eigentümer der Eisenbahnen auch die Kontrolle über den Kanalbetrieb in der Hand hält. Statt einer Verbilligung der Transporttarife könnte, wenn es heute auch bestritten wird, eine Verteuerung die Folge werden. Von einer solchen Volkswirtschaft müßten aber die Seestädte, deren Gedeihen in billigen Verbindungen mit ihrem Hinterland begründet liegt, in Mitleidenschaft gezogen werden. Überhaupt würden durch diese Politik alle deutschen, nichtpreußischen Seestädte in eine noch größere wirtschaftliche Abhängigkeit von Preußen geraten, als es heute schon, und nicht immer zu ihrem Vorteil, der Fall ist. Am meisten gibt aber die **staatliche Beaufsichtigung** über den Kanalbetrieb zu Bedenken Anlaß. Der Schiffahrtsbetrieb, mag er sich im Binnenlande oder auf See abwickeln, muß Ellbogenfreiheit haben, er darf nicht durch kurzsichtige Verordnungen, durch bureaukratische Kunstkniffe in seiner Entfaltung beengt werden. Bedingung für sein Gedeihen ist die freie Entwickelung unabhängiger Kräfte zu einem gesunden Wettbewerb. Dieser aber kann sich nicht entwickeln, wenn der Staat die Aufsicht führt und, wie es dann selbstverständlich ist, die erforderliche Bewegungsfreiheit schmälert. Was heute auf Kanälen versucht werden soll, kann morgen für Seehäfen in Vorschlag gebracht und später zur generellen Einführung empfohlen werden. (Siehe Reichsschiffahrtsamt und seine Litteratur.) Der Appetit kommt beim Essen. Wir an der Wasserkante haben auch noch aus anderen Gründen ein Interesse an dieser wasserwirtschaftlichen Vorlage Preußens. Ist unter Ausschluß der Öffentlichkeit doch auch über Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen gesprochen worden. Weil diese hochwichtige Angelegenheit hinter verschlossenen Türen verhandelt wurde, ist die Vermutung wohl zutreffend, daß regierungsseitig bedeutungsvolle, die Abgabenerhebung ermöglichende Erklärungen über Verträge mit anderen Staaten abgegeben sind. Damit würde die ganze Frage der Abgaben von Neuem aufgerollt werden.

* * *

Über Unterwasser-Schallsignale

und Versuche mit ihnen ist hier schon wiederholt gesprochen worden. Die Unabhängigkeit ihrer Schallrichtung vom Winde und von Objekten, die den Schall ablenken, die bekannten nachteiligen Eigenschaften der Oberwasser-Schallsignale, hat für die Schiffahrt Vorzüge von unberechenbarer Tragweite. Deshalb ist anzunehmen, daß die Einführung zuverlässiger Unterwassersignale eine grundlegende Umwälzung des ganzen Schallsignalwesens zur Folge haben werde. Ein Vortrag, den der Geheime Oberbaurat Herr Körte vor einigen Jahren im Deutschen Nautischen Verein hielt, gab den Schiffahrtskreisen Veranlassung, sich mit Unterwassersignalen, ihrem Zweck und ihrer Bedeutung zu beschäftigen. Auch machten die Versuche der amerikanischen Reederei Metropolitan S. S. Co. mit ihren Schiffen in der Fahrt zwischen New-York und Boston Anspruch auf Aufmerksamkeit (Siehe S. 75). Näheren Aufschluß über das praktische Ergebnis dieser Probe-

versuche gab ein Bericht, den ein Augenzeuge, ein Offizier des Norddeutschen Lloyd an diesen, abgestattet hat (Siehe S. 360). Wie aus jenem Berichte hervorging, wurde ein Feuerschiff im Nebel allein durch Verständigungen mit dem Unterwassersignal angesteuert. Bei diesem günstigen Resultate war die Erwartung berechtigt, daß der Norddeutsche Lloyd die Sache weiter verfolgen werde. Eine Annahme, die sich vollauf bestätigt hat, ist doch während seiner letzten Anwesenheit in New-York der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« mit einem Apparat für untorseeische Glockensignale ausgerüstet worden. Noch wesentlicher als diese Mitteilung ist die günstige Auffassung in einem Berichte, den der Kapitän des Schnelldampfers, Herr D. Högemann, über Versuche mit dem Apparat seiner Reederei zugestellt hat. Er berichtet hierüber:

»Da wir sehr spät abfuhren, passierten wir Sandy Hook und Gedney Channel erst nach Eintritt der Dunkelheit, und konnten wir unsere Aufmerksamkeit erst nach Verlassen desselben dem neuen Apparat zuwenden. Da das Sandy Hook-Feuerschiff, welches mit Glockenvorrichtung ausgestattet ist, eingezogen und durch ein anderes ohne diese Einrichtung ersetzt war, hatte die Submarine Company ein anderes Fahrzeug provisorisch mit den Glocken ausgestattet und in unmittelbarer Nähe des Sandy Hook-Feuerschiffes verankert. Nach Verlassen des Gedney Channels, als wir uns noch 5 Seemeilen von dem Feuerschiff entfernt befanden, begannen wir unsere Beobachtungen. Mit dem Backbord-Receiver verbunden, hörten wir nun sofort den Ton der Glocke und zwar so deutlich, daß wir überzeugt waren, daß wir ihn in noch größerer Entfernung gehört haben würden. Wir schalteten nun den Steuerbord-Receiver ein, konnten aber mit demselben keinen Ton vernehmen, bis wir, eine kleine Linksdrehung machend, das Feuerschiff an den Steuerbord-Bug gebracht hatten. Nunmehr waren die Töne an Steuerbord sehr deutlich, während sie an Backbord ganz aufhörten. Je näher wir dem Feuerschiff kamen, desto deutlicher wurden die Töne, die ganz aufhörten, als das Feuerschiff passiert war. Wir waren sehr überrascht von der Deutlichkeit der Glockensignale sowohl als von der Sicherheit der Feststellung der Richtung, aus welcher sie kamen.«

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Dezember 1904.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 2. Dezember. Über dem östlichen Ozean erstreckt sich höherer Luftdruck weiter nach Norden; die mittleren Breiten der westlichen Ozeanhälfte gehören dem südlichen Teile einer Depression an. So weben über der östlichen Hälfte des Ozeans in den mittleren Breiten vorwiegend südliche, über der westlichen zum teil stürmisch auftretende westliche Winde.

3. bis 4. Dezember. Eine tiefe Depression nimmt die Mitte des Ozeans ein und erstreckt sich weit nach Süden; im Osten und Westen ist dieselbe durch höheren Luftdruck begrenzt. Daher herrschen über dem östlichen Ozean vorwiegend südliche, über dem westlichen nördliche Winde. Über der Mitte des Ozeans sind die Winde umlaufend und in der näheren Umgebung eines Luftdruckminimums in den mittleren Breiten stürmisch.

5. bis 8. Dezember. Luftdruckverteilung und Winde im Allgemeinen wie am 1. und 2. Dezember.

9. bis 11. Dezember. Von Kanada aus erstreckt sich eine Zone hohen Luftdruckes nach Südwesteuropa. In den mittleren Breiten des größeren, östlichen Teiles des Ozeans überwiegen die westlichen Winde, die näher an den europäischen Küsten etwas nach Norden drehen und stürmische Stärke annehmen. Über dem westlichen Ozean herrschen östliche Winde vor. Westlich von Nordafrika liegt eine tiefere Depression, die stürmische Winde hervorruft und den Passat stört.

12. bis 15. Dezember. Ein Luftdruckmaximum befindet sich bei den Azoren; der höhere Luftdruck erstreckt sich über der Mitte des Ozeans weiter nach Norden, während über dem östlichen und dem westlichen Ozean der Luftdruck niedriger ist. So wehen über dem östlichen Ozean vorwiegend nördliche und nordwestliche, weiter westwärts in den mittleren Breiten westliche und über dem westlichen Ozean in zum Teil stürmischer Stärke südwestliche und westliche Winde.

16. bis 18. Dezember. Von dem Gebiet des St. Lorenzstromes erstreckt sich eine Hochdruckzone bis gegen Südwesteuropa und Nordafrika hin; das nordöstliche Gebiet des Ozeans gehört einer tiefen Depression an. Über den mittleren Breiten außer in der Nähe der amerikanischen Küste wehen daher vielfach starke auch stürmische westliche Winde; westlich von Südwesteuropa ist die Windrichtung meist nördlich. Über dem Golfstrom zieht ein Minimum des Luftdruckes nordostwärts und hat stürmische, umlaufende Winde in seiner Begleitung.

19. bis 27. Dezember. Die Hochdruckzone, die sich von West nach Ost, quer über den Ozean erstreckt, nimmt eine südlichere Lage an. Die westlichen Winde gewinnen damit eine weitere Ausdehnung nach Süden bis in die Breiten der Azoren. Auch die in östlicher Richtung ziehenden Luftdruckminima schlagen immer südlichere Bahnen ein und das stürmische Wetter verbreitet sich daher immer

mehr auf die Schiffswege in den mittleren Breiten.

28. bis 31. Dezember. Von dem Golfstrom erstreckt sich höherer Luftdruck nordostwärts nach den nördlichen Meeresteilen hin. Westlich von Südwesteuropa oder Nordafrika liegt eine Depression. Über dem östlichen Ozean wehen daher meist nordöstliche Winde, weiter westwärts überwiegen westliche und südwestliche Winde. In dem Gebiet zwischen den Azoren und den Küsten Südwesteuropas und Nordafrikas herrscht vielfach stürmisches Wetter; westlich von der nordafrikanischen Küste ist der Passat gestört.

Verschiebungen im Seeverkehr.

Von Fab. Landau.

(Schluß.)

Daß die gegenseitigen Verschiebungen beim Verkehr zwischen den Dampfschiffen und Segelschiffen in den einzelnen Staaten äußerst verschieden sich gestaltet haben, ist aus folgender Berechnung der Zu- resp. Abnahme des Anteils dieser zwei Schiffsarten an der überhaupt bewegten Tonnage zu ersehen. Der Anteil der Dampfer resp. Segler der Landesflagge im eigenen Verkehr war 1903, bezw. im letzten Berichtsjahre gegen 1880:

Staaten	Dampfschiffe 1903 + resp. ÷ gegen 1880 in pZt.		Segelschiffe 1903 + resp. ÷ gegen 1880 in pZt.	
	+	÷	+	÷
Großbritannien	119,8	—	—	87,5
Ver. Staaten v. Amerika	—	0,7	—	1,2
Italien	24,3	—	16,5	—
Frankreich	—	9,7	18,8	—
Spanien	2,3	—	—	6,5
Deutschland	16,2	—	—	5,8
Japan	10,4	—	49,9	—
Portugal	0,1	—	10,0	—
Rußland	—	2,1	23,5	—
Belgien	—	1,5	—	3,0
Holland	0,6	—	—	9,8
Argentinien	29,1	—	44,6	—
Schweden	4,1	—	20,9	—
Kanada	2,3	—	—	15,2
Dänemark	—	4,7	—	10,1
Norwegen	14,4	—	—	0,6
Chile	7,7	—	8,5	—

Bei Segelschiffen finden wir in 8 Staaten eine Zunahme von 192,7 pZt. gegen eine Abnahme von 139,7 pZt. bei 9 Staaten, somit relativ eine Zunahme zu berücksichtigen ist aber, daß das Minus bei Großbritannien mehr zählt als das Plus bei vielen sonstigen Staaten. In absoluten Zahlen war der Verkehr in Großbritannien:

1880: 58 736 063 t R., davon Segelschiffe 21 522 121 t R.
1903: 105 619 344 » » » 5 536 655 »

Bezüglich der Frage des Anteils der Landesflagge im eigenen Seeverkehr hat sich seit 1880 dieser Faktor wenig verschoben, und zwar hat jetzt in 11 von den 22 Staaten die eigene Flagge mehr oder weniger zugenommen, wie aus folgender Tabelle zu ersehen ist.

Anteil der Landesflagge im eigenen Verkehr zur See in pZt.:

Staaten	1880	1903	1903 + resp. ÷ gegen 1880
Australien	94,1	84,7	÷ 9,4
Neufundland	92,3	64,6	÷ 27,7
Natal	88,3	86,2	÷ 2,1
Neu-Seeland	88,0	84,8	÷ 3,2
Kapland	85,6	87,3	+ 1,7
Großbritannien	70,4	65,5	÷ 4,9
Norwegen	68,2	60,5	÷ 7,7
Kanada	65,4	62,1	÷ 3,3
Dänemark	52,7	53,0	+ 0,3
Deutschland	39,1	49,9	+ 10,8
Schweden	37,2	45,7	+ 8,5
Italien	34,8	48,6	+ 13,8
Holland	30,9	29,5	÷ 1,4
Frankreich	30,0	26,6	÷ 3,4
Spanien	26,6	46,4	+ 19,8
Japan	21,7	38,5	+ 16,8
Ver. Staaten v. Amerika	20,4	15,8	÷ 4,6
Belgien	11,6	12,5	+ 0,9
Rußland	11,4	7,9	÷ 3,5
Argentinien	11,1	42,3	+ 31,2
Portugal	6,5	3,7	÷ 2,8
Chile	0,7	8,7	+ 8,0

Die Durchschnittsziffer der eigenen Beteiligung bei oben angeführten 22 Staaten war im Jahre 1880: 44,9 pZt., und ist bis 1903 auf 46,6 pZt. gestiegen. Abgesehen von den englischen Kolonialstaaten finden wir bei 9 Staaten eine Zunahme der Frequenz der eigenen Flagge im Eigenhandel von 0,3 pZt. bei Dänemark, bis 31,2 pZt. in Argentinien, und bei 6 Staaten eine Abnahme von 1,4 pZt. bei Holland, bis 7,7 pZt. bei Norwegen. Großbritannien, die Königin der Meere, mußte sich bequemen, jetzt fast 5 pZt. des eigenen Verkehrs mehr als vor 23 Jahren von fremden Schiffen in seinen eigenen Häfen besorgt zu sehen, wogegen Deutschland sich rühmen kann, in derselben Periode 10,8 pZt. des eigenen Verkehrs **mehr** für seine Flagge okupiert zu haben.

Eine bedeutendere Verschiebung hat in dieser Zeitperiode zuungunsten der Bewegung der englischen Flagge in fremden Staaten stattgefunden.

Während im Jahre 1880 die britischen Schiffe in 13 Staaten — über welche genaue Angaben existieren — 43,6 pZt. des ganzen Verkehrs besorgten, waren es im Jahre 1903 nur 33,6 pZt.

Ganze 10 pZt. des Verkehrs haben sie in diesen Staaten allein verloren. Ferner hat die britische Flagge in den englischen Kolonien seit 1880 34,6 pZt. des Verkehrs zugunsten fremder Schiffe abgeben müssen.

Der Anteil der britischen Flagge an dem Gesamtverkehr nachstehender Staaten stellte sich 1880 resp. 1903 in pZt. wie folgt: (Siehe nebenstehende Tabelle.)

In dem Verkehr nach resp. von den Vereinigten Staaten ist die britische Flagge weniger als im eigenen Lande bezw. in den Kolonien verdrängt worden, nur 1,1 pZt. Abnahme in 23 Jahren! In absoluten Zahlen stellte sich der Verkehr in den Vereinigten Staaten 1880: 30 547 026 t R., davon durch eigene 6 217 893 t R., durch britische 15 870 135 t R., und durch sonstige fremde Flaggen 8 521 998 t R. 1903 waren diese Verhältnisse: gesamt 49 520 856 t R., davon eigene 7 811 977 t R., britische 25 076 873 t R., und sonstige 16 662 009 t R.

Staaten	1903	1880	1903 ÷ gegen 1880
Chile	79,9	51,2	28,7
Portugal	63,0	51,3	11,7
Belgien	59,4	44,8	14,6
Rußland	53,2	37,4	15,8
Ver. Staaten v. Amerika	51,7	50,6	1,1
Holland	49,8	34,8	15,0
Frankreich	40,6	37,4	3,2
Deutschland	38,1	28,3	9,8
Argentinien	37,8	23,0	14,8
Italien	34,3	20,4	13,9
Spanien	33,6	24,8	8,8
Schweden	13,5	8,9	4,6
Norwegen	11,8	10,9	0,9

In Deutschland, wo der Verkehr der britischen Flagge bis 1902 inkl. um 9,8 pZt. abgenommen hat, stellen sich die absoluten Zahlen folgendermaßen:

1880:	total	13 066 412 t R.,	davon eigene	5 108 571 t R.,	britische	4 984 473 t R.,	sonstige	2 973 368 t R.
1902:	»	30 882 531 »	» »	15 417 215 »	»	8 727 811 »	»	6 737 507 »
+		23 816 119 »	» »	10 308 642 »	»	3 743 338 »	»	3 764 139 »

Auch hier hat der Verkehr der britischen Flagge trotz der relativen Abnahme gegen total absolut um 3 743 338 t R. = 75,1 pZt. gegen 1880 zugenommen.

— Diese Angaben des Board of Trade sind ganz anders als die Zahlen in der deutschen Reichsstatistik, nach derselben sind im Jahre 1902

	angekommen:	mit Ladung 18 414 221 t N.-R.,	in Ballast 1 564 493 t N.-R.,	zusammen 19 978 714 t N.-R.
	abgegangen:	» » 13 517 972 »	» » 6 377 898 »	» 19 895 870 »
	zusammen	» » 31 932 193 t N.-R.,	in Ballast 7 942 391 t N.-R.,	zusammen 39 874 584 t N.-R.
Davon brit.:	angekommen:	mit Ladung 4 309 838 t N.-R.,	in Ballast 204 870 t N.-R.,	zusammen 4 514 708 t N.-R.
	abgegangen:	» » 2 077 394 »	» » 2 428 612 »	» 4 506 606 »
	zusammen	» » 6 387 232 t N.-R.,	in Ballast 2 633 482 t N.-R.,	zusammen 9 021 314 t N.-R.

Gegen den total von 30 882 531 t R., wie oben, sind es hier 39 874 584 t R., somit plus 8 992 053 t R., und die britische Beteiligung anstatt 8 727 811 t R. 9 021 314 t N.-R. plus 293 503 t R. Diesen Zahlen

Reihenfolge 1880	Reihenfolge 1903	Staaten	Verkehr 1880 t R.	Verkehr 1903 t R.	Zu- resp. Abnahme in t R. +	Zu- resp. Abnahme in t R. ÷	Zu- resp. Abnahme in pZt. +	Zu- resp. Abnahme in pZt. ÷
1	1	Großbritannien	21 522 121	5 536 655	—	15 985 466	—	74,3
2	2	Ver. Staaten von Amerika	15 396 554	5 392 377	—	10 004 177	—	65,0
3	6	Frankreich	8 979 131	[1] 1 936 572	—	7 042 559	—	78,5
4	3	Deutschland	4 279 776	[1] 2 615 560	—	1 664 216	—	38,9
5	4	Schweden	3 856 559	[2] 2 575 435	—	1 281 124	—	33,2
6	5	Kanada	3 512 597	2 497 442	—	1 015 155	—	29,0
7	14	Rußland	3 047 382	[2] 599 098	—	2 448 284	—	81,0
8	7	Norwegen	2 735 896	1 789 191	—	946 705	—	34,6
9	10	Italien	2 549 144	1 254 037	—	1 295 107	—	50,8
10	16	Holland	1 910 607	[1] 544 340	—	1 366 267	—	71,5
11	8	Dänemark	1 746 621	[1] 1 580 317	—	166 304	—	9,5
12	13	Belgien	1 489 116	675 014	—	814 102	—	54,7
13	15	Spanien	[3] 1 442 704	[1] 566 107	—	876 597	—	60,8
14	17	Portugal	1 189 465	438 176	—	751 289	—	63,0
15	9	Chile	744 453	1 560 466	816 013	—	109,7	—
16	12	Kapland	[3] 608 162	1 071 669	463 507	—	75,2	—
17	11	Argentinien	540 451	1 082 374	541 923	—	100,0	—
18	20	Neu Seeland	[3] 511 921	237 137	—	274 784	—	53,6
19	19	Japan	325 338	316 827	—	8 511	—	2.5
20	21	Neufundland	299 567	217 686	—	81 881	—	27,2
21	18	Natal	[3] 97 203	323 443	226 240	—	233,0	—
			76 784 768	32 809 923	2 047 683	46 022 528	—	57,4

[1]) 1902. [2]) 1901. [3]) 1890.

gemäß entfiel auf die britische Flagge nur 22,6 pZt. des Gesamtverkehrs, und nicht 28,3 pZt. Der Unterschied liegt darin, daß besagte englische Darstellung t Brutto-R. registriert, was allerdings aus dem Werke nicht zu ersehen ist.

Aus der letzten Tabelle (S. 573) ist der Verkehr durch Segelschiffe in den Jahren 1880 und 1903 nach t R in den verschiedenen Ländern nebst Zu- resp. Abnahme nach Tons und Prozentsätzen zu ersehen.

Durch Segelschiffe sind somit im Jahre 1903 bezw. im letzten Berichtsjahre 44 074 845 t R weniger transportiert worden als im Jahre 1880, welches einem Minus von 42,6 pZt. entspricht. Wenn wir die vorhandene Tonnage bei Segelschiffen im Jahre 1880 (11 185 526) gegenüber 1902/03 (6 640 560) berücksichtigen, finden wir eine Abnahme von 4 544 966 t R., d. i. ein Rückgang um 40,7 pZt. Die Bewegung der Segelschiffe hat somit in dieser Zeitperiode auch noch um 1,9 pZt. abgenommen.

Ein Abriß aus der Geschichte des Seeassekuranzwesens*).

Von F. Plass, Hamburg.

Es liegt in der Entwicklung der allgemeinen Kultur, daß in derjenigen Branche zuerst das Bedürfnis nach Schutz gegen schwere Vermögensverluste durch Elementarereignisse auftrat, wo die größte Häufigkeit solcher Einbußen die Vorbedingung schuf; das war bei der Seeschiffahrt.

Im Altertum konnte man im allgemeinen nur von einer solchen sprechen für Reisen im Mittelmeer, und auch dort in erster Linie nur für Schiffe, deren Bestimmungs- oder Abgangsort Rom war, sodann kam in einzelnen Fällen nur noch ein Verkehr zwischen der ägyptischen Küste, besonders Alexandria, und Cypern mit Byzanz, dem heutigen Konstantinopel, in Frage. Eine Trennung zwischen Kaufmann und Reeder existierte nicht. Ein Frachtrecht fand noch keine Grundlagen, weil nur der Besitzer von Schiffen Kaufmann sein und sein Geschäft ausführen konnte, aber ein Zuverfügungstellen eines Schiffes gegen Entschädigung an einen Dritten gab es nicht. In ganz vereinzelten Fällen lassen sich in römischen Schriftstellern Spuren nachweisen, daß Dritte die Gefahr der Schiffahrt übernahmen, doch wo es vorkommt, war es stets der römische Staat, der sich der Privatschiffe bediente, um Kriegsbeute, Abgaben oder Truppenverproviantierungen zu befördern. In solchen Fällen ist es schon 200 Jahre vor Christi Geburt vorgekommen, daß Kaufleute, die Schiffe besaßen, solche Transporte für den Staat übernahmen und dabei die Bedingung machten, daß die Seegefahr bezw. die Gefahren der Nichtuberkunft solcher Schiffe vom Staate zu tragen seien. Ja, es wird uns in einem einzelnen Fall von Plutarch berichtet, daß der römische Feldherr Cato eine große Summe Silbers von 7000 Talenten dergestalt von Cypern nach Rom versandt habe, daß jedes Schiff etwa $2^1/_2$ Talente (etwa 10 000 Mk.) zu befördern hatte und daß er sogar jedes einzelne Faß mit einem langen Tau und einem Korkstück versehen habe, in dem Gedanken, daß bei einem Sinken des Schiffes auf diesem Wege ein Wiederauffinden ermöglicht werde. Auch wissen wir, daß große Transporte von Staatseigentum nach Spaniens Küste staatlicherseits verschifft worden sind, unter der Bedingung, daß dem Eigentümer die Seegefahr verbliebe und daß eine große Anzahl von Schiffen nicht übergekommen sei, wobei das Gerücht entstand, daß alte unbrauchbare Fahrzeuge verwandt und verloren seien, die selbstverständlich große Wertbeträge enthalten haben sollten. Außer den reinen Mittelmeerfahrten kannte man im Altertum nur Expeditionen, und diese sind notorisch bis an die deutsche und Ostseeküste gelangt und haben dort einen Handel römischer Produkte, besonders im Austausch gegen Bernstein hervorgerufen. In der Glanzzeit des römischen Kaisertums waren es besonders die Freigelassenen, die Handel und Schiffahrt trieben, denn der römische Patrizier, in dessen Händen sich der gewaltige Reichtum von Jahrhunderten aufgehäuft hatte, hielt es für unter seiner Würde, Handelsgeschäfte zu betreiben. Da aber in seiner Hand sich der Hauptbesitz konzentrierte, so war wiederum der Freigelassene nicht imstande, Schiffahrtsunternehmungen auszurüsten ohne Hülfe seines Protektors. Um diese Hilfe sicherzustellen, entstand eine besondere Art des Geldvorschusses, ein Seedarlehen. Der Grundzug dieses Geschäftes war, daß der Patrizier seinem Freigelassenen gegen unverhältnismäßig hohe Zinsen einen Geldvorschuß leistete zwecks Ausrüstung eines Handelsschiffes, mit der Bestimmung, daß diese Summe plus Zinsen innerhalb weniger Tage nach glücklicher Rückkunft des Schiffes von der beabsichtigten Reise zu zahlen war, das Forderungsrecht, jedoch mit dem Verlust des Schiffes unterging.

Auf dieser Basis wurde jahrhundertelang der Küstenhandel im Mittelmeer getrieben, und zwar mit tausenden von Schiffen. Erst ganz allmählich bildeten sich die primitivsten Anfänge eines Frachtrechts heraus, das ist eine Verschiedenheit im Besitz zwischen Schiff und Ladung, und einmal so weit, entstand sofort die Frage, was rechtens sei, wenn infolge der Seegefahr nicht nur Totalverlust, sondern Einbußen einer dieser Parteien allein entständen, z. B. wenn ein Schiff, schwer vom Sturm bedroht, gezwungen war, zur Rettung der Gesamtheit einen Teil der Ware über Bord zu werfen. Um diese Zeit entstand die sogenannte »lex rhodesia«, der Urbegriff der heutzutage ausgebildeten »Havarie-grosse«. Es wurde als gesetzmäßig richtig anerkannt, daß die Gesamteinbuße einer solchen Maßregel pro rata vom Werte des Geretteten zu ersetzen sei.

Nachdem durch den Zusammenbruch des gewaltigen römischen Reiches Jahrhunderte ohne wesentlichen Aufschwung der allgemeinen Kulturverhältnisse verflossen waren, ging die Gewohnheit der Gewährung von Seedarlehen von den römischen Patriziern langsam auf andere kapitalkräftige Organisationen über, und so finden wir, daß im Beginn des frühesten Mittelalters sich ganz besonders die italienischen Patrizier-Geschlechter, gleichzeitig aber auch die Klöster und Kirchen des reinen Gelderwerbs wegen erheblich mit der Gewährung von Seedarlehen beschäftigten. Wir wissen, daß die Prozente der Seedarlehen zweifellos infolge vielfältiger Unredlichkeit auf eine

*) Über dieses Thema hielt Herr Direktor Plass am 14. November im Nautischen Verein zu Hamburg einen Vortrag, mit dem sich schon die lokale Tagespresse beschäftigt hat. Wenn wir trotzdem auf ihn ziemlich ausführlich zurückkommen und hier seine wesentlichsten Abschnitte im Auszuge wiedergeben, dann geschieht es im Interesse unserer seefahrenden Leser. Ihnen dürfen die anregenden Ausführungen nicht vorenthalten bleiben, schildert der historische Rückblick doch nicht allein den Entwickelungsgang des Seeassekuranzwesens. Er wendet sich wiederholt, und bei der engen Relation zwischen beiden Erwerbszweigen erklärlich, auch den Schiffahrtsverhältnissen zu, wie sie sich technisch und wirtschaftlich in den einzelnen Zeitepochen gestaltet haben. D. R.

Höhe von 30—40 pZt. der Darlehensumme getrieben wurden, und schließlich sah sich die kirchliche Macht veranlaßt, einzugreifen. Der große Papst Gregor IX war es, der mit seiner berühmten Bulle »Navigante« in einem Zeitpunkt von 1227—1234 nicht nur allen geistlichen Behörden, Klöstern usw. die Gewährung von Seedarlehen verbot und mit Kirchenbann bedrohte. Bei der ungeheuren Einwirkung, die um diese Zeit eine päpstliche Bulle verursachte, mußte ein Wechsel im System stattfinden und da es doch gleichzeitig ausgeschlossen war, daß dieserhalb der Betrieb der Seeschiffahrt aufhören könne, so verfiel man auf die verschiedensten Auswege, um den praktischen Zweck, das ist Teilung der Gefahr gegen Entgelt, zu erreichen, ohne das Machtgebot der Kirche zu verletzen. Besonders von den italienischen Städten wissen wir, daß diese sich mit allen möglichen Umgehungsformeln vertraut machten. Es wurde versucht, anstatt des Seedarlehens nebst Zinsaufgeld das Schiff selbst zu setzen und Kauf- und Rückkaufverträge zu schließen mit verschiedenen Preisen, je nachdem das Schiff die Seegefahr überstand oder nicht. Gleichzeitig bemühten sich die Schiffseigner, sich auf einander zu stützen, dadurch, daß der eine einen Teil der Gefahr eines fremden Schiffes übernahm und der Fremde einen ähnlichen Teil seines eigenen, so daß die Seegefahr auf das einzelne Schiff praktisch in mehrere Teile zerlegt wurde, aber immer nur, soweit die Übernehmenden in der Lage waren, gleichartige Gefahren aus ihren eigenen Schiffen dagegen zu kompensieren. Auch dieses System ist noch nicht eine Versicherung zu nennen, denn es enthielt lediglich Abmachungen bezüglich gemeinsamen Tragens eines Schadens, wenngleich der Grundgedanke schon etwas deutlicher hervortritt.

In der weiteren Entwickelung der Verhältnisse konnte es nicht ausbleiben, daß die reichen Leute, also die Bankiers des Mittelalters, in Mitleidenschaft gezogen wurden, und zwar in erster Linie bezüglich der Waren; so finden wir, daß schon im frühen Mittelalter sich die Bankiers Provisionen berechneten für das Risiko und zwar in der Form, daß der Schuldner seiner Schuld entschlagen wurde, wenn die betreffende Ware ihren Bestimmungsort nicht erreichte.

Diese Art Provisionsberechnung für das Risiko führte naturgemäß langsam dahin, daß ein Bankier dieses Risiko auch dann gegen eine Provision übernahm, wo er an der Ware weder durch Besitz noch durch Vorschuß interessiert war; auf diese Weise entstanden zuerst die Grundbegriffe einer Versicherung, das ist also ein gegenseitiges Versprechen. Der eine verspricht eine Summe für Übernahme des Risikos, der andere verspricht die Deckung eines entstehenden Verlustes. Die allerersten Anfänge eines derartigen Geschäfts finden wir im Anfang des 13. Jahrhunderts, speziell in Städten wie Triest, Genua, Venedig.

Langsam entwickelte sich der Seeverkehr nach Westen; es waren besonders die Städte Barcelona, Massilia (Merseille), dann auch Genua, Savona, Florenz mit Ancona und Venedig, in welchen sich diese Form der Gefahrteilung langsam, aber stetig steigend, entwickelte.

Es hat den Anschein, als ob zuerst jenseit der Straße von Gibraltar, in Lissabon und Oporto, eine Art gesetzlicher Regelung dieser Verträge stattgefunden hat, denn speziell König Fernando von Portugal erließ in den Jahren zwischen 1367 und 1383 berühmte Ordonnanzen, aus welchen hervorgeht, daß mittlerweile die Seeversicherung in dieser Form bereits eine weitverbreitete Institution war. Wir wissen nicht genau, ob schon der volle Inhalt einer modernen Police vorhanden war, oder ob diese Prämie nur bei glücklicher Ankunft bezahlt wurde, während im Verlustfalle der Schadensbetrag ohne Prämie zu ersetzen war. Drei Menschenalter später in den Jahren 1435—1484 entstanden gesetzliche Vorschriften seitens des Magistrats der Stadt Barcelona, die in dieser Periode bei weitem den größten Seeverkehr hatte, doch waren diese Vorschriften außerordentlich engherzig, und es durften nur Schiffe, die dort zu Hause waren, in dieser Weise versichert werden und auch nur mit begrenztem Anteil. Bei dem ungeheuren Wettbewerb zwischen den Städten des westlichen Mittelmeer-Beckens in dieser Zeitperiode konnte es natürlich nicht ausbleiben, daß diese denselben Weg beschritten, günstigere Vorschriften erließen und nicht nur eine Vollversicherung, sondern auch fremdes Eigentum als Deckung zuließen.

Unaufhörlich schritt die Entwickelung der Seeschiffahrt vor, und mit ihr gleichsam als Schild vor Verlust und Ungemach auch die Versicherungsidee. Als im 15. Jahrhundert die Straße von Gibraltar nicht mehr die Grenze der Schiffahrt kennzeichnete, bürgerte sich langsam der Handel auch in den portugiesischen Städten, ganz besonders in Lissabon und Oporto ein, und im Laufe des 15. Jahrhunderts teilte sich sogar in bedeutender Weise das inländische Küstenrisiko vom atlantischen. Gerade portugiesische kapitalkräftige Bankiers waren es, die die Küstenschiffahrt im Atlantik durch Versicherungsverträge mit festen Prämien begünstigten. Genau wie heutzutage der europäische Kaufmann fremde überseeische Länder aufsucht, um anfangs durch Tauschhandel, später durch anderen Geldausgleich Produkte zu holen, Fabrikate zu bringen, so fingen auch die portugiesischen und spanischen Kaufleute an, in gleicher Form den Norden aufzusuchen. So entstand die erste Schiffahrt mit niederländischen und belgischen Plätzen. Besonders die Plätze Barcelona, Cadiz und viele portugiesische Häuser errichteten Filialen in niederländischen Plätzen, in Brügge, Gent und Sluys, später Amsterdam und Antwerpen. Diese Filialen rissen bald den Handel in erheblicher Weise an sich, und mit dieser Tätigkeit übten sie gleichzeitig die See-Assekuranz als Privat-Assekuradeure aus.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts sehen wir ein gewaltiges Geschäft sich an diesen Plätzen entwickeln. Der gesamte Geldmarkt konzentrierte sich in Amsterdam; die dort notierten Wechselkurse regierten die derzeitig bekannte Handelswelt, dort zuerst entstanden allgemein anerkannte Policentexte, und dort entwickelte sich das Versicherungsgeschäft in gewissen festen Bahnen. Ja, es wurde sogar ein spezieller Gerichtshof für Streitigkeiten aus Versicherungen eingerichtet, der noch heute unter dem Namen »Urteil des Schöffenstuhls« erst in Brügge, später in Amsterdam bekannt ist und uns die erste Kunde von der Existenz tatsächlicher See-Assekuranzen in wirklich moderner Form gibt.

Durch die schweren Kämpfe der niederländischen Befreiungskriege traten auch hier gewaltige Rückschläge ein, die das Aufblühen dieser Geschäftsbranche hemmten; es wurden gesetzlich gegen einen Abschluß solcher Geschäfte Verbote ausgesprochen, Herzog Alba zerstörte die bereits im hohen Blühen begriffene See-Assekuranz durch einschneidendste Maßregeln, und eine Zeitlang drohte der ganze nach Norden entwickelte und gezogene Handel gänzlich zu zerschellen.

In England war weder ein Assekuranz-, noch ein Handelsvolk zurzeit der Entstehung der Assekuranz; der alles beherrschende Hansabund hatte das Monopol des Handels erhalten. Im Süden Londons besaß er den großen unter dem Namen »Stahlhof« bekannten Häuserkomplex, in dem hanseatische Kaufleute die Gesamtversorgung Englands mit Gewürzen und Produkten überseeischer Länder versahen, und Englands Produkte, besonders wollene Zeuge und Leinen nach dem Ausland vertrieben. Erst unter der Regierung der Königin Elisabeth gelang es dem großen englischen Kaufherrn und Finanzmann Sir Thomas Gresham im Jahre 1597 diese Privilegien des Hansabundes zu brechen. War bislang durch diese Organisation des Kaufmannsgeschäft und mit ihm die Seeversicherung in England ganz zurückgehalten worden, so entstand mit dem plötzlichen Aufhören der Stahlhof-Privilegien ein ungemeiner Aufschwung. Da waren es besonders die Lombarden, die sich in England als Juweliere, was derzeit gleich-

bedeutend war mit Bankiers, diesem Geschäft, das sie besonders in Brügge kennen gelernt hatten, widmeten. Diesen fremden Einwanderern war speziell eine bestimmte Straße, die Lombard Street, als Niederlassung angewiesen, und diese Straße wurde gleichzeitig der erste Inbegriff des englischen Seeversicherungs-Verkehrs. Wir können nachweisen, daß von seinem Anfang an bis zum Jahre 1597 das Stahlhof-Privilegium alle und jede Entwicklung unterbunden hat und daß der ganze Aufschwung Englands erst von dieser Zeit kommerziell beginnt.

In den nordischen Ländern bestanden in der Mitte des 16. Jahrhunderts noch keinerlei Anfänge irgend einer Versicherungsidee. Erst durch die Unterdrückung der Protestanten in Holland Mitte des 16. Jahrhunderts wurde diese Art des Großgeschäftes in deutschen Plätzen bekannt, da zahllose flandrische, niederländische und teilweise auch portugiesische Flüchtlinge, die mit großen Kapitalien und großer Geschäftserfahrung auf weiten Gebieten einwanderten, die Kenntnis dieser geschäftlichen Institution mitbrachten und versuchten, das, was sie in ihrer Heimat gelernt und erfahren hatten, speziell in Hamburg als ihrem Zufluchtsorte zu verwerten.

Die ersten in Hamburg geschlossenen Versicherungsverträge sind in niederländischer Sprache abgefaßt, und die Unterschriften zeigen die große Internationalität, die derzeit die hamburgische kaufmännische Bevölkerung besaß. Um den großen Gefahren zu entgehen, die die Entwicklung eines solchen Geschäftes zeitigte, enthielten diese Policen meistensteils die Klausel »naar de conditien van der Beurs van Amsterdam«. Anfangs wurden auch alle Streitigkeiten nach dort übertragen und in gewohnter Weise festgestellt, bis die politischen Verhältnisse zu hamburgischer Rechtsprechung zwangen.

Hamburg entwickelte sich nun langsam zu einem großen Assekuranz-Markt und zwar besonders für alle geschäftlichen Beziehungen nach und von Häfen des Nordens, besonders Drontheim, Archangel und Plätzen der Ostsee. Er dauerte nicht lange und Hamburg wurde für diesen geographischen Bezirk entscheidend, nur blieb insofern das Assekuranzgeschäft in engen Grenzen, als nur Privat-Assekuradeure existierten, von denen jeder nur mäßige Summen auf ein Schiff zu nehmen bereit war. Nachdem in den niederländischen Plätzen wieder eine allgemeine Gesundung der politischen Verhältnisse eingetreten war, entwickelte sich auch dort wieder ein Assekuranz-Markt, besonders stark durch die großen Kapitalien, die dort angesammelt waren und sich dem Handel zur Verfügung stellten.

Im Laufe des 17. Jahrhunderts war es außerordentlich häufig, daß keine genügenden Summen auf ein Schiff in Hamburg untergebracht werden konnten, und da sich in Bremen und in den Ostsee-Plätzen noch kein genügendes Aliment zur Aufnahme dieser Branche gefunden hatte, so wanderten die Restbeträge stetig nach Amsterdam. Mittlerweile hatte der Seeverkehr außerordentlich viel größere Verhältnisse angenommen; speziell entstand die Schiffahrt zwischen Hamburg und den westindischen Inseln, ferner mit Brasilien, in geringem Maße, und den Niederländern folgend, auch mit den Sunda-Inseln sowie indischen und chinesischen Häfen, während der afrikanische Kontinent noch unberücksichtigt blieb und Reisen nach der Westküste Amerikas der großen Entfernung wegen noch in den Hintergrund traten.

Im Ausgang des 18. Jahrhunderts, etwa in den Jahren 1760 und folgende hatte infolge großer und schwerer Handelskrisen die Bevorzugung der Niederlande schwere Einbußen erlitten, und diese Verhältnisse erreichten in dem mit 1760 beginnenden Jahrzehnt eine derartige Höhe, daß hunderte von den in Amsterdam geschlossenen Policen für Hamburger Rechnung unbezahlt zrrückkamen wegen Insolvenz der Zeichner, und so entstand hier — auf Anregung des Lizenziaten Dr. Pauli in St. Georg gelegentlich eines Zwiegespräches mit Herrn Joh. Schuback und anderen Kaufleuten — die Idee, sich aus dieser Misère durch Errichtung einer Kompagnie zu retten. Schon ein Menschenleben früher, im Jahre 1720 hatte ein hamburgischer Makler, namens Marcus Russe, versucht, in Hamburg eine Kompagnie zu errichten. Weil aber in den Vorjahren die unter dem Namen »Tulpenschwindel« so verderbliche Spekulationsepoche in den Niederlanden gewesen war, ferner durch die ungeheuren Einbußen infolge des Zusammenbrechens der alten ostindischen Kompagnien jedes Vertrauen verschwunden war, so stieß er auf außerordentliche Opposition, nicht nur der Privat-Assekuradeure, deren Zahl mittlerweile fast auf 100 gewachsen war, sondern auch der staatlichen Organe und schließlich verbot der Rat Hamburgs in kategorischer Weise jede Maßnahme zur Errichtung einer Kompagnie.

Als 45 Jahre später die erste Kompagnie in Hamburg errichtet wurde, die im Anfang schlechterdings nur die »Kompagnie« hieß, und aus der 1874 die Assekuranz-Kompagnie von 1874 gegründet wurde, herrschte Jubel und Enthusiasmus in hamburgischen Kreisen. Man glaubte, eine neue Aera des Handels zu erleben, prägte Portugalöser als Gedächtnismünzen, und tatsächlich bewährte sich die Institution in solch überraschender Weise, daß in den nächst folgenden Jahren eine ganze Anzahl neuer Gesellschaften, alle in Form von Aktiengesellschaften, entstanden, und da der ungeheure Aufschwung vom Jahre 1795 ab, wo durch die französischen Kriege aller Handel nach Osten verdrängt wurde, ein ungeheures Angebot von Seeversicherungen in Hamburg hervorrief, so bildete sich bis zum Zusammenbruch durch die französische Okkupation ein solch großes, überwältigendes Geschäft in Hamburg aus, daß selbst England keine Konkurrenz zu bieten vermochte. Die Zahl der Kompagnien stieg in die 30 und alle verdienten. Indes mit der Besetzung Hamburgs durch französische Truppen sank der Glücksstern, und nur wenige Kompagnien vermochten sich über diese Zeit der schwersten Bedrückung am Leben zu erhalten, niemals ist es gelungen, den Einfluß wieder zu gewinnen, der in den Glanzjahren zu Ende des 18. Jahrhunderts vorhanden war.

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts war die Assekuranzidee in der Seeversicherung in allen Kulturländern eingeführt, und seitdem bewegt sich die Weiterentwicklung in den allgemeinen Fortschritten des kaufmännischen Handels und Verkehrs, so daß auf die späteren Perioden nicht weiter eingegangen zu werden braucht.

Wie sehr auch der Jetztzeit die Idee der Versicherung, das ist die Abwälzung der Gefahr des einzelnen auf die Gesamtheit, bei allen Kulturvölkern in Fleisch und Blut übergegangen ist, so darf man doch nicht sagen, daß wir gewissermaßen an der Grenze des Erreichbaren stehen. Mit Naturnotwendigkeit wird eine weitere Ausbildung stattfinden, durch Aufsaugen kleinerer Kompagnien werden gewaltige Gesellschaften und Kapitalanhäufungen entstehen, und zweifellos, wenn auch erst nach langen Jahren, werden die politischen Staaten gezwungen sein, die Privatinstitute aufzusaugen und zu Verstaatlichungen zu schreiten, so eigenartig uns zur Zeit noch ein solcher Staatssozialismus anmuten mag.

Schiffbautechnische Gesellschaft.

(Sechste Hauptversammlung.)

Am 17. und 18. November hielt die Schiffbautechnische Gesellschaft in der großen Aula der technischen Hochschule in Charlottenburg ihre Hauptversammlung in Gegenwart ihres Protektors, des Kaisers und unter Leitung ihres Ehrenvorsitzenden, des Großherzogs von Oldenburg ab. Nacheinander kamen folgende Gegenstände zur Sprache:

Wirbelbildung im Widerstandsmechanismus des Wassers. Projektionsvortrag von Professor Dr. Ahlborn, Hamburg. Das Ziel einer systematischen Widerstandsforschung ist Kenntnis von Strömungen zu erlangen, die durch Bewegung eines festen Körpers im Wasser (auch in der Luft) entstehen. Apparate, welche die Erreichung dieses Zweckes erleichtern, sind im physikalischen Staatslaboratorium zu Hamburg aufgestellt und seit dem letzten Jahre erheblich verbessert. Durch sie ist es ermöglicht, nicht allein die Strömungen, Wirbelungen und Wellenbildungen im Wasserspiegel an verschiedenartigen eingetauchten Modellen photographisch festzulegen; auch im Innern der Flüssigkeit konnten die Strömungen an Platten, Rudern, Schiffsschrauben durch stereoskopische Aufnahmen körperlich dargestellt werden, und es ist schließlich sogar gelungen, u. a. die durch die Schiffsschraube im Wasser hervorgerufenen Strömungen kinematographisch aufzunehmen. Die Bewegungen werden an der Oberfläche des Wassers durch Bärlappsamen, im Innern durch sorgfältig präparierte, im Wasser schwebende Sägespäne sichtbar gemacht. Diese erscheinen auf den Photogrammen in Form feiner Stromlinien, welche den Gang der Strömungen bis in die feinsten Einzelheiten wiedergeben. Zur Erklärung des Schiffswiderstandes wurden die Erscheinungen der sogenannten Hauptreibung an glatten und in verschiedenem Grade rauh gemachten schiffsförmigen Modellen, an den Nähten der eisernen Schiffsplanken und an Rudersteven von verschiedenem Querschnitt demonstriert und sodann die Frage behandelt, was aus den hinter querstehenden Platten auftretenden großen Wirbelbildungen werde, wenn solche Körper schrittweise in Schiffsformen übergeführt werden. Durch eine besondere Reihe von photographischen Projektionen wurde der Nachweis erbracht, daß jene Wirbel auch an schiffsförmigen Modellen vorn, dicht hinter der Bugwelle, auftreten und erst im Kielwasser, weit hinter dem Schiff ihr Ende erreichen.

Der Vortragende erklärt sodann die Ursache der glatten und wellenfreien Wasserfläche unmittelbar hinter einem in Fahrt befindlichen Schiffe. Sie liegt in den Wirbelungen des Kielwassers, die als Rotationen um senkrechte Achsen nach dem Prinzip des Kreisels den von der Seite herandrängenden Wellenbewegungen einen großen Widerstand entgegensetzen.

Wirkung der Schiffsschraube auf das Wasser. Gleichfalls von Herrn Professor Dr. Ahlborn vorgetragen. Durch zahlreiche, von drei verschiedenen Standpunkten aufgenommene stereoskopische Photogramme ist es ihm gelungen, die Arbeit der Schraube von viertel zu viertel Sekunde zu verfolgen und so eine Art Entwicklungsgeschichte des Schraubenstrahls zu liefern. Die Schraubenmodelle waren von der Versuchsanstalt des Norddeutschen Lloyd entliehen. Den Schluß des Vortrages bildete eine kinematographische Vorführung des entstehenden Schraubenstrahls. Zum Schlusse sagte, nach den »Hbg. Nachr.«, Herr Professor Dr. Ahlborn: »Ich kann es nicht unterlassen, immer wieder darauf hinzuweisen, daß die Wiederholung und systematische Erweiterung dieser Arbeiten, wenn sie für Schiffbau und Schiffahrt den erstrebten praktischen Nutzen erzielen sollen, in weit größeren Dimensionen erfolgen muß, als es bisher möglich war. Es handelt sich dabei nicht allein um das Problem der Schiffspropeller mit allen Komplikationen, die sich aus der Nähe des Schiffskörpers, der Wassertiefe und der Form der verfügbaren Antriebskräfte ergeben; wir haben keine zureichende Kenntnis von dem Verlauf der Strömungen am Schiffskörper und ihrem Verhältnis zum Schiffswiderstand; das Problem der Schiffssteuerung bedarf weiterer experimenteller Prüfung; und wo immer ein fester Körper durch das Wasser bewegt werden soll oder das Wasser in festen Umgrenzungen zu leiten ist, treten technische und wissenschaftliche Fragen auf, die der experimentellen Prüfung bedürfen. Dazu kommt das ganze weite Gebiet der Aerodynamik, die Fragen des Luftwiderstandes an Segeln, Schiffsaufbauten, Motoren, Luftschiffen usw., überall drängt die Technik nach gründlichen wissenschaftlichen Untersuchungen.

Für alle diese und zahlreiche andere einschlägige Aufgaben fehlt uns in Deutschland eine mit den nötigen Hilfsmitteln ausgestattete Arbeitsstätte. Die vorhandenen Schiffsversuchsanstalten sind viel zu sehr mit technischen Prüfungen belastet, um für weitergehende Untersuchungen allgemeiner Art die nötige Zeit zu haben. Der Zustand aber, daß wir in allen diesen Dingen großenteils auf ausländische Originalarbeiten angewiesen sind, ist auf die Dauer unhaltbar und entspricht nicht dem Geiste der Wissenschaft. Daher meine ich, daß wir in Deutschland, ähnlich wie es jetzt in England geplant wird, ein Institut schaffen müssen, das ausschließlich für die allgemeinen technisch wissenschaftlichen Arbeiten auf diesen Gebieten eingerichtet und bestimmt ist. Daß dafür Hamburg der geeignetste Ort ist, brauche ich nicht näher auszuführen. Neben den zahlreichen, glänzend ausgestatteten wissenschaftlichen Instituten aller Art, die dort mit reichen Mitteln unterhalten werden, würde die geplante hydrodynamische Versuchsanstalt mit ihren engen Beziehungen zu Schiffahrt und Schiffbau dem Charakter Hamburgs als der ersten Seestadt des Kontinents durchaus angemessen sein.«

Unsere Methoden und Ziele der drahtlosen Telegraphie von Herrn Prof. Dr. Braun, Straßburg. Nachdem der Vortragende Erklärungen über die von ihm erfundene Energieschaltung abgegeben hatte, beschäftigte er sich mit der »gerichteten drahtlosen Telegraphie«, mit der Möglichkeit, die bei den bisherigen Einrichtungen gleichzeitig nach allen Raumrichtungen ausgesandte elektrische Energie auf einzelne Raumrichtungen zu konzentrieren. Der Betrachtung lagen die Anwendung mehrerer in Phase gegeneinander gerichteten Strahlungsquellen an Stelle einer einzigen zu Grunde. Schließlich ging Redner auf die Frage über, daß man Licht auch als elektrische Schwingung betrachten dürfe. Der Nachweis, daß auch das sichtbare Licht als elektrische Welle aufzufassen, ist ebenfalls vor kurzem gelungen. Das Mittel, durch welches dieser Beweis geführt wurde, hat neue Methoden geliefert, um in pflanzlichen und tierischen Geweben noch Strukturen nachzuweisen, welche so fein sind, daß an ihnen das Auffassungsvermögen der besten Mikroskope seine prinzipiellen Grenzen erreicht hat.

Die neuesten Konstruktionen und Versuchsergebnisse von Torsionsindikatoren von Herrn Dipl.-Ing. Föttinger, Stettin. Der Vortragende sprach über neuere Ausführungsformen eines von ihm vor drei Jahren erfundenen und als »Torsionsindikator« bezeichneten Apparates, welcher die wirklichen Drehkräfte und die sogenannten »Bremsleistungen« großer Schiffsmaschinen im normalen Betriebe zu messen gestattet.

Arbeitsausführung in steigendem Zeitlohn von Herrn Marinebaumeister Strache, Wilhelmshaven. Redner spricht über ein System, bei dem die Lohnsteigerung proportional mit der Zeitersparnis wächst, so daß der Arbeiter bei Ersparnis der halben Zeit seinen Lohn um die Hälfte, also auf das $1^1/_2$ fache steigert. Dieses System ist in Amerika und England eingeführt. In Deutschland ist ein ähnliches System, soweit dem Redner bekannt, nur im Maschinenbaubetriebe des Torpedoressorts in Wilhelmshaven, eingeführt. Für eine Arbeit wird ein rechnerisch ermittelter Preis festgesetzt, der genau, wie bisher die Grenze bildet, bis zu welcher Stundenlohn darauf verarbeitet werden darf. Während jedoch bisher einfach die Differenz zwischen Akkordsatz und verarbeitetem Stundenlohn ausgezahlt wurde, wird beim neuen System die Höhe des Überschusses in nachstehender Weise ermittelt: Die Erhöhung des Stundenlohnes steht im gleichen Verhältnis zum Stundenlohnsatz wie der Unterschied zwischen Akkordsatz und verarbeitetem Zeitlohn zum Akkordsatze. Ist also der rechnerisch ermittelte Akkordsatz 100 Mk. und verarbeitet ein Mann im

Lohn 70 Mk., so hat er 30 Mk. = 30 pCt. erspart, sein Lohn erhöht sich also um 30 pCt., sodaß die Arbeit kostet 70 + 70 . 0,30 = 91 Mk.

Ventilsteuerungen und ihre Verwendbarkeit für Schiffsmaschinen von Herrn Professor Hartmann, Berlin. Der Vortragende, eine bekannte Autorität auf dem Gebiete der Kinematik, hat die Frage zum Gegenstande eines Spezialstudiums gemacht. Nach seinen eingehenden, durch Lichtbilder und Modelle unterstützten Darlegungen kommt er im Gegensatz zu anderen Fachleuten zu dem Ergebnis, daß die bisher sogenannten zwangläufigen Ventilsteuerungen zwar besser sind als die sogenannten auslösenden oder Ausklinksteuerungen und die Steuerungen mit unrunden Scheiben oder Nockensteuerungen, aber dennoch gleich diesen beiden Gruppen nicht für den Schiffsbetrieb geeignet sind.

Eine von der Deutzer Gasmotoren-Fabrik ausgeführte Gasmaschine mit einer von ihm konstruierten freigehenden Ventilsteuerung, die auch auf dem schwankenden Fundament und bei den besonderen Betriebsanforderungen der Schiffe brauchbar ist und eine der mancherlei Schwierigkeiten bei der erstrebten Anwendung von Gasmotoren als Schiffsmaschinen beseitigt, kommt zur Vorführung.

Die Gasmaschine im Schiffsbetrieb von Herrn Ingenieur E. Capitaine, Frankfurt a/M. Der Vortragende spricht über den Wert der Gasmaschine als Ersatz der Dampfmaschine oder Dampfturbine, und führt eine von ihm erfundene Gasmaschine vor, die nach ganz neuen Prinzipien konstruiert ist und berufen erscheint, die Dampfmaschine oder Dampfturbine vollständig zu verdrängen. Handelt es sich doch um eine Ersparnis von fast der Hälfte der Kohle, die heute verbraucht wird. Sollten Versuche mit der neuen Maschine in großem Maßstabe das vom Erfinder erhoffte Resultat ergeben, dann würde allerdings eine Umwälzung auf dem Gebiete des Schiffbaues bevorstehen.

Der gegenwärtige Stand der Scheinwerfertechnik von Herrn Direktor O. Krell, Berlin. Der Vortrag lieferte den erfreulichen Nachweis, daß es der deutschen Industrie wie auf so vielen anderen Gebieten so auch auf dem des Scheinwerferbaues gelungen ist, die ausländischen Lehrmeister zu überflügeln und selbst die Führung zu übernehmen, indem der von den Siemens-Schuckertwerken hergestellte Glasparabolspiegel infolge seines fast mathematisch genauen Schliffes sich die rückhaltlose Anerkennung der alten und neuen Welt erworben hat und bis jetzt als Reflektor für Scheinwerfer unübertroffen dasteht.

Herstellung von Stahlblöcken für Schiffswellen von Herrn Direktor A. Wiecke, Düsseldorf. Mit Hilfe von Lichtbildern bringt der Vortragende in einer allgemein verständlich gehaltenen Weise die Ursache von verschiedenartigen Wellenbrüchen mit der Herstellung der zur Fabrikation dieser Wellen verwendeten Stahlblöcke in Verbindung. Er zeigt zum Schluß, daß das Ziel, einen gleichmäßigen Block ohne Hohlräume zu erzeugen, erreicht und auf diese Weise ein Material geschaffen ist, das für die Herstellung von Wellen, insbesondere Schiffswellen, bei denen Hunderte von Menschenleben und Millionen von Werten auf dem Spiele stehen, die denkbar größte Sicherheit gegen Bruch bietet.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Werft von J. W. Klawitter in Danzig lief am 14. November ein für die Weichselstrombauverwaltung neu erbauter **Eisbrecher** glücklich vom Stapel, der bei voller Leistungsfähigkeit nur 1 m Tiefgang besitzt. Er mißt: 42 × 8,5 × 2,55 m. Seine Triple-Maschine arbeitet mit 500 Pferdekräften.

* * *

Am 19. November lief in Gegenwart des Kaiserpaares das von der Germania-Werft in Kiel erbaute Linienschiff S. M. S. **»Deutschland«** glücklich vom Stapel. Die Taufrede hielt der Reichskanzler. Die Abmessungen des Neubaues sind: 121,5 m × 22,2 m × 7,65 m.

* * *

Am 19. November lief auf der Hamburger Werft von Blohm & Voß der für die Hamburg-Amerika Linie gebaute Dampfer (Stapelnummer 174) **»California«** von 7500 t Tragfähigkeit vom Stapel. Ein Schwesterschiff der neuen »Polynesia«. Er mißt: 106,67 m × 13,34 m × 8,78. Die Maschine mit vierfacher Expansion, indiziert 2100 Pferdekräfte.

* * *

Probefahrten.

Am 19. November fand zur Zufriedenheit der Besteller die Probefahrt des von Henry Koch in Lübeck neuerbauten Dampfers **»Quinta«** für die Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869 statt. »Quinta« mißt: 265' × 37' 6" × 20' 6"; Tragfähigkeit 2600 t; Maschine 900 i. HP., Fahrtgeschwindigkeit $9\frac{1}{2}$—10 Knoten.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Hamburg-Amerika Linie stellt den in Bau befindlichen Doppelschraubendampfer »Fürst Bismarck als schwimmendes Sanatorium in Dienst. Das Schiff wird im April 1905 fertiggestellt sein und erhält besondere Einrichtungen für die in Aussicht genommene Verwendung. Im Mai soll es die erste Reise antreten, die sich innerhalb des Mittelmeeres vollzieht.

* * *

Am 21. November ging »Professor Woermann« mit einem Transport von 23 Offizieren, 800 Beamten, Unteroffizieren und Mannschaften, bestimmt nach Swakopmund, von Hamburg ab.

* * *

Am 15. November starb der in Schiffahrtskreisen hochangesehene Reeder und Kaufmann Herr Adolph Heinrich Wappeus im Alter von mehr als 90 Jahren.

* * *

Bei der Untersuchung des Unfalls auf dem Dampfer »Etruria« durch das Seeamt zu Hamburg sprach der Reichskommissar unter Bezug auf mehrere Strafanträge wegen Ungehorsams die Meinung aus, daß es nicht im Belieben der Mannschaft stehen kann, über angeordnete Arbeiten zu richten; es müsse in allen Fällen das Befehlen der Schiffsleitung allein überlassen bleiben.

* * *

Der Zusammenstoß zweier Dampfer mit einem Schlepper auf der Weser ist, nach dem Spruch des Seeamts zu Bremerhaven, darauf zurückzuführen, daß auf dem schräg zur Flußrichtung liegenden Dampfer »Garton« nicht wie in § 21 der auf der Weser geltenden polizeilichen Vorschriften vorgeschrieben, bei der Annäherung der andern beiden Dampfer am Heck ein helles Licht geschwenkt worden ist.

* * *

Ausland.

Vom 17. bis 19. November ist vor dem See- und Handelsgericht in Kopenhagen gegen den Führer der bei Rockall gestrandeten »Norge« verhandelt worden. Nach den Anträgen des öffentlichen Anklägers wäre der Unglücksfall allein durch nachlässige Navigation des Kapitäns verursacht, während der Verteidiger des Angeschuldigten die Handlungsweise des Kapitäns für einwandfrei hält. Sobald das Urteil, das Anfang Dezember erwartet wird, erschienen ist, kommen wir darauf zurück.

Vermischtes.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Oktober 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1904	Segler 1904	Dampfer 1903	Segler 1903
Totalverluste . . .	22	41	14	92
Beschädigungen . .	427	201	445	338

Nach Flaggen geordnet gingen im August 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	4	spanische	—	—
belgische	—	—	italienische	1	2
britische	13	16	japanische	2	—
chilenische	—	1	niederländische	—	1
dänische	—	2	norwegische	1	6
deutsche	—	4	russische	2	—
französische	—	5	schwedische	—	—
griechische	1	—	türkische	—	—

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 21. November. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Lothar v. d. Becke, J. Heinicke und Adolf Leonhardt. Unter den Eingängen gab die Zuschrift des Erfinders eines Rettungsapparates (Rettungschirm) zu dem Beschluß Anlaß, auf die Ausführungen nach dem Vereinstag zurückzukommen. Die zur Auswahl von geeigneten Punkten für die Errichtung von Sturmwarnungssignalen im Hamburger Hafen beauftragte Kommission stattete über ihre Tätigkeit Bericht ab. Herr Kapt. Theile berichtete, daß die beiden zur Zeit vorhandenen Stationen an der Seewarte und an den Altonaer Landungsbrücken, weil sie nicht für die Schiffe in den Hamburger Hafen sichtbar sind, ungenügend seien. Die Kommission schlage deshalb fünf Signale vor. Und zwar: Für die älteren Häfen an der rechtselbischen Seite ein Signal auf dem Fruchtschuppen, sichtbar für den Baakenhafen, den Magdeburger Hafen, einen Teil des Strandhafen, Schumacherwärder und das Moldau-Ufer; für die oberen Häfen auf der linkselbischen Seite ein Signal auf dem Kranhöft, sichtbar für Segelschiffshafen, Amerikakai und Asiakai, sowie für die diese Häfen begrenzenden Kais; für die östliche Seite des Schuppens 49 ein drittes Signal, sichtbar im India-, Hansa- und Petroleumhafen; für die neuen Häfen ein Signal auf dem Turm des Vorbaues von Schuppen 71 A (Hamburg-Amerika Linie) für den Kuhwärder-, den Kaiser Wilhelm- und den Kohlenhafen, bei Blohm & Voß; ein Signal auf Schuppen 77 b für den Ellerholzhafen, den neuen Oberhafen und den Veddelkanal. Die Versammlung erklärte sich mit diesen Vorschlägen einverstanden. Der Verein beschäftigt sich sodann, laut Tagesordnung, mit der Revision des Statuts vom Deutschen Nautischen Verein. Als Grundlage seiner Beratungen benutzt er einen Entwurf, den im September eine Kommission des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin zusammengestellt und zu dem eine Kommission des Vereins einige Abänderungsvorschläge vorgenommen hat. Beschlossen wurde, um eine gründliche Stellungnahme zu gewährleisten, den Entwurf in zwei Lesungen durchzuberaten. — Nächste Sitzung am 28. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 23. November. Nach Erledigung der Eingänge wurde Herr Kapt. Ferchen als Mitglied aufgenommen. Die Anregung des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere, es möchten zur besseren Verbindung mit den Kuhwärder Häfen für eine bestimmte Strecke Frühwagen von der Straßenbahngesellschaft eingestellt werden, fand die Unterstützung des Vereins. Zur *Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen ihrer Angestellten*, bekanntlich ein Gegenstand der Tagesordnung des nächsten Verbandstages, fand unter Beteiligung des Rechtsbeistandes, Herrn Dr. Kaemmerer, eine lebhafte Aussprache, gestützt auf den Bericht einer Kommission (Siehe Verbandsseite in den No. 30, 31, 33) statt. Sie zeitigte das Ergebnis, daß sich die Versammlung auf den Boden des Kommissionsberichtes stellte, den Antrag der Kommission annahm und somit gegen die Beseitigung Stellung nahm.

Der Vorsitzende empfahl sodann, unter der Berücksichtigung, daß der Zweck der Beseitigung der Reederhaftung, die Verminderung der Kollisionsprozesse, zu unterstützen sei, darüber nachzudenken, ob andere Mittel in Vorschlag gebracht werden könnten, jenes Ziel zu erreichen. Er führte als solche vornehmlich an. Ist es zu empfehlen: 1) daß mehr, als es bei uns der Fall sei, auf error of judgement erkannt werde, 2) den Gerichten vorzuschlagen, sofern sich aus den Zeugenaussagen und dem Beweismaterial kein ganz einwandfreies Urteil bilden lasse, anstatt ein gekünsteltes Urteil zu fällen, häufiger als es gegenwärtig geschieht, von einer Entscheidung ganz abzusehen; 3) der Einrichtung der Schiedsgerichte das Wort zu reden. — Der Verein wird sich am 14. Dezember mit diesen Anregungen beschäftigen. — Nächste Sitzung am 30. November.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 17. November abgehaltenen Versammlung wurden 2 neue Mitglieder aufgenommen. — Auf Antrag eines Mitgliedes wurde der Umstand zur Sprache gebracht, daß *Dampfer*, welche von einem Schlepper *geschleppt werden*, fast durchweg ihre *Topplaternen* führen, und wenn es neblig ist, mitunter die *Nebelsignale* des Dampfers in Fahrt geben anstatt der Schleppzugssignale. Beides widerspreche den Paragraphen 5 und 15e des Seestraßenrechtes. Wenn man das Verhalten im allgemeinen auch für praktisch richtig halte, so sei es doch zu empfehlen, ernstlich an die Frage zu denken, welchen Antrag würde der Reichskommissar im Falle einer Kollision unter solchen Umständen stellen, da der Verstoß gegen das Seestraßenrecht ev. eine Patententziehung rechtfertigen würde? — Sodann nahm die Versammlung aus einer Tageszeitung Kenntnis von einem Versammlungsberichte des *Vereins Deutscher Schiffer auf kleiner Fahrt* in Hamburg, in welchem es heißt: »In den Referaten über die letzten Mitgliederversammlungen des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere, sowie des Vereins Deutscher Seeschiffer ist die praktische und theoretische Vorbildung eines Schiffers auf kleiner Fahrt als so gering dargestellt und so abfällig beurteilt worden, daß man sogar behauptet, die Verwendung der *Schiffer auf kleiner Fahrt* als Ersatz von *Seesteuerleuten* müsse dazu führen, den ganzen Stand deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere zu erniedrigen. Die Versammlung war entrüstet über den Artikel und der einstimmigen Meinung, daß die größte Überhebung aus ihm spräche, und nebenbei die Furcht vor der Konkurrenz hauptsächlich in der Ostsee bestehe.« Die Versammlung, die bedauerte, daß die Schiffer auf kleiner Fahrt annehmen, man zweifele an ihrer Tüchtigkeit, berief sich auf ihre frühere Stellungnahme, die erkennen läßt, daß der Verein der Schiffer auf kleiner Fahrt eine unrichtige Auffassung über die Ansicht habe, wie sie im Verein der Kapt. und Offiz. vorherrsche. Aus jenem Versammlungsberichte gehe deutlich genug hervor, daß auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen es dem Verein unmöglich erscheine, daß ein »Schiffer auf kleiner Fahrt« als »Seesteuermann« fahre oder den Kapitän vertreten könne. Der Verein sei nicht in der Lage, diese bestehenden Gesetze ändern zu können, außerdem würde er dies mit Rücksicht auf seine eigenen Mitglieder auch niemals tun. — Von der Deputation für Handel und Schiffahrt war auf eine diesbezügliche Eingabe die Antwort eingegangen, daß der Verein in Zukunft die *Vorschlagsliste der Beisitzer zum Seeamte* zur Äußerung direkt erhalten würde.

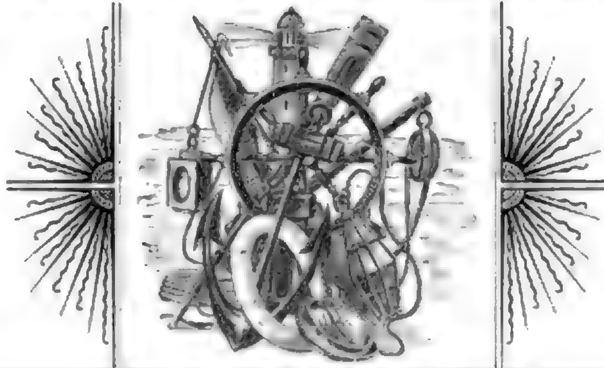
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Unterwassersignale.

Der Seeschiffer-Verein „*Weser*" hält es für sehr erwünscht, daß die Feuerschiffe im Englischen Kanal und in der Nordsee mit Unterwasserglocken versehen werden, wie sie für die Feuerschiffe Nantucket Shoals, Fire Island und Sandy Hook bereits bestehen und stellt daher den Antrag, diesen Punkt auf die Tagesordnung des nächsten Verbandstages zu setzen.

Der **Seeschiffer-Verein „Stettin"** teilt mit, daß seine regelmäßigen Sitzungen am 28. November beginnen, und von dann ab jeden Montag im Vereinslokale »Zur Hütte«, Moltkestrasse 14, Abends 8 Uhr abgehalten werden.

Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg an die Deputation für Handel und Schiffahrt, Hamburg, über: Sturm- und Zeitsignale.

Hamburg, den 11. November 1904.

Die verehrliche Deputation für Handel und Schiffahrt bitten wir ganz ergebenst, Folgendes geneigtest prüfen und ev. höheren Ortes befürworten zu wollen.

Es sollen auf Antrag Eines Hohen Senates neue Zeitsignale im Kaiser Wilhelm- und im Ellerholzhafen errichtet werden. Diese Zeitsignale würden nur einer beschränkten Anzahl von Schiffen zu gute kommen, und zwar besonders den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie, welche dieser Zeitsignale am wenigstens bedürfen, weil sie ihre Chronometer bei Ankunft an Land geben, und am Tage der Abfahrt erst wieder an Bord nehmen. Deshalb würden wir es außerordentlich dankbar anerkennen, wenn durch eine mehrfache Aufstellung von Zeitsignalen auch die in anderen Häfen liegenden Schiffe, besonders die Segelschiffe, berücksichtigt würden, da der Zeitball auf dem Kaiserhöft entweder gar nicht, oder infolge unsichtigen Wetters, Rauch u. s. w. häufig nicht zu sehen ist. So würden wir als außerordentlich günstige Plätze den Fruchtschuppen an der Ecke des Magdeburger- und Baakenhafens, die Leuchttürme am Amerikahöft und den Neubau der Navigationsschule bezeichnen können, wie diesbezügliche Vorschläge ja auch bereits in der 30. Sitzung der Bürgerschaft am 21. September d. J. gemacht worden sind. Umsomehr tragen wir kein Bedenken, unsern Wunsch zu äußern, als die Einrichtung von weiteren Zeitsignalen nur mit geringen Kosten verknüpft sein soll.

Wohl in noch stärkerem Maßstabe, als Zeitsignale, vermißt man in Hamburg häufig überall sichtbare Sturmwarnungssignale. Bisher ist ein solches nur auf der Seewarte angebracht. Ueberall sichtbare Sturmwarnungssignale sind im hiesigen Hafen aber sehr erwünscht, damit jeder bei nahendem Unwetter rechtzeitig für die Sicherheit seines Fahrzeuges sorgen kann. Hierzu genügt aber die eine Sturmwarnungsstelle auf der Seewarte nicht. Es empfiehlt sich nach unserer Ansicht, solche Sturmwarnungssignale zunächst an denselben Stellen, wie die beabsichtigten resp. gewünschten Zeitsignale aufzustellen, damit dadurch die Orte für beide Signale zu gleicher Zeit bekannt werden. Außerdem erscheint uns aber eine noch zahlreichere Aufstellung von Sturwarnungssignalen wünschenswert, wenn man berücksichtigt, daß kleinere Fahrzeuge, Schuten u. s. w. infolge ihrer geringen Beobachtungshöhe vielfach diejenigen Signale nicht werden erblicken können, welche von den größeren Schiffen bequem beobachtet werden.

Verbandstag der Vereinigung englischer Schiffsführer und Schiffsoffiziere.

(Schluß.) **Seeunfallversicherungsgesetz.** Obgleich der Parlamentsausschuß in letzter Session nicht in der Lage gewesen ist, bestimmte Vorschläge für ein Seeunfallversicherungsgesetz vorzubringen, so hofft doch die Federation, daß der Tag nicht mehr fern sein möge, an dem alle Seeleute gegen die Folgen von Unfällen in gleicher Weise geschützt werden möchten, wie es die gewerblichen Arbeiter bereits seien.

Gehaltsverhältnisse der Schiffsoffiziere. Die Anregung, bei den Reedern um eine Erhöhung des Gehalts der Offiziere in freundschaftlicher Weise vorstellig zu werden, wurde mit Rücksicht auf die gegenwärtige Depression im Schiffahrtsbetriebe auf eine spätere Zeit vertagt.

Winter-Decksladungen. Es wird, in Übereinstimmung mit dem Vorgehen von Lord Muskerry, für dringend erwünscht gehalten, daß Vereinbarungen unter allen maritimen Staaten zu stande kommen, um das Führen von Decksladung im Winter für alle Schiffe zu verbieten. —

— Das sind die wichtigsten Punkte. Wir ersehen, daß ein Teil der Wünsche, welche die Federation anstrebe, für deutsche Kapitäne und Schiffsoffiziere nicht mehr in Frage kommt.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 49. Hamburg, den 3. Dezember. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Eine Semaphorstation in der Einfahrt zu den Kuhwärder Häfen wird von mehreren Lotsen befürwortet und, wie sie sagen, für notwendiger gehalten als die Errichtung von Zeit- und Sturmwarnungssignalen in den Hamburger Häfen. Das Semaphor soll Schiffen, die aus den Kuhwärder Häfen elbeabwärts gehen wollen, anzeigen, ob ihr Weg auf der Elbe frei ist, und er soll ihnen durch Signale das Ausgehen verbieten, solange sich einkommende Schiffe oberhalb vom Altonaer Fischmarkt bis zur Einfahrt der Kuhwärder Häfen aufhalten. Diese Maßregel wird insbesondere bei Flut für sehr wünschenswert erachtet, weil dann einkommende Schiffe, wenn sie erst unmittelbar vor der Kuhwärdereinfahrt ein im Ausgehen begriffenes Schiff gewahr werden, zur Vermeidung einer Kollision Links-Ruder geben und die falsche Fahrwasserseite ansteuern müssen. Ein nicht immer gefahrloses Manöver, ganz abgesehen davon, daß es dem Straßenrecht widerspricht. Aber es muß von den einkommenden Schiffen vorgenommen werden, weil die aus dem Kuhwärder Hafen kommenden Schiffe, besonders wenn sie lang sind, nach Steuerbord vom Flutstrom, der nur ihr Vorderteil treffen kann, herumgeschoben werden, während ihre hintere Hälfte noch in der Einfahrt steckt. Der Einfluß der Flut auf ihren Kurs dauert solange, bis der ganze Schiffskörper aus der Einfahrt heraus ist. Erst dann folgt das Schiff in grossem Bogen seinem Ruder und wandert an die Nordseite, wo es hingehört. Inzwischen ist aber der Verkehr an dieser Stelle unterbrochen, und diese Unterbrechung kann für einkommende Schiffe, besonders wenn sie zu spät das Vorhaben ausgehender gewahr werden, sehr störend, wenn nicht gefährlich werden. Eine Signalstation mit dem Zwecke, wie er vorhin angedeutet wurde, vermöchte hier die erforderliche Abhilfe zu schaffen. Die gegenwärtigen Verhältnisse würden aber schon bedeutend verbessert werden, wenn die Einfahrt zu den Kuhwärder Häfen nicht beinahe quer zur Richtung der Elbe, wie es jetzt der Fall ist, sondern möglichst oder doch annähernd mit ihr in einer Linie liegen würde. In solchem Falle würde die gefährliche, den Verkehr störende Schwenkung der aus dem Kuhwärder Hafen kommenden Schiffe sehr viel kleiner sein, und höchstens zur Richtung der Elbe die Gestalt einer Diagonale annehmen, während sie heute einen Halbkreis darstellt. Als die Häfen noch im ersten Baustadium waren, wurde schon hierauf aufmerksam gemacht. Allerdings vergeblich, aber auch für Jeden erklärlich, der weiß, wie wenig in Hamburg auf private Vorstellungen und Ratschläge Rücksicht genommen wird. — — Schließlich wird in Lotsenkreisen — und Das hängt mit dem Zweck der beiden obigen Vorschläge zusammen — auch befürwortet, daß die Hafenlotsen sich durch ihre Barkassen schon unterhalb des Kohlenhafens an Bord einkommender Schiffe begeben, um ihnen anzuzeigen, wo ihr Liegeplatz ist. Wenn man erst, wie es jetzt der Fall ist, querab oder gar schon etwas oberhalb der Kuhwärdereinfahrt erfährt, daß das einkommende Schiff in den Kuh-

wärderhafen soll, dann wird in manchen Fällen ein Drehen des Schiffes erforderlich; bei starkem Flutstrom und lebhaftem Verkehr zuweilen ein recht gefährliches Manöver. — — Punkt 2 und 3, Änderung der Lage der Einfahrt zur Richtung der Elbe und die frühzeitigere Benachrichtigung einkommender Schiffe über ihren Platz durch Hafenlotsen, sind Anregungen, denen es an Zustimmung in Schiffahrtskreisen kaum fehlen dürfte. Anders die Errichtung der Semaphorstation. Wenn sie, wie ihre Befürworter u. A. auch sagen, in einem Hafen von Livorno vorzügliche Dienste leistet, so ist damit noch nicht ihre Brauchbarkeit für Hamburg unter allen Umständen erwiesen. Für einkommende Schiffe, die nicht, wie die großen Liner von Schleppdampfern bei Altona oder noch früher erwartet werden, wäre sie allerdings zu empfehlen. Wie aber ist es mit Schiffen, die aus dem Kuhwärder Hafen hinaus wollen, und nun plötzlich das Signal am Semaphor aufgeht: Warten! Nehmen wir an, sie seien schon in der Einfahrt und das einkommende Schiff, um deswillen das Signal jetzt aufgeht, will in den Kuhwärder Hafen? Liegt da nicht für beide Schiffe die Gefahr einer Kollision vor? Mit dieser Bemerkung soll aber keine ablehnende Stellung gegen die Idee an sich ausgesprochen sein, sondern nur die Befürchtung, daß sich der Vorschlag so, wie er gemacht ist, kaum durchführen lassen wird.

* * *

Das Abgeben eines Signals, wie sie Art. 28 (K. V.) vorsieht,

ist **nicht** bei jeder Kursänderung erforderlich, sondern nur dann, wenn die Beibehaltung des bis dahin gesteuerten Kurses eine Kollisionsgefahr mit sich bringt. Wenn also die Kursänderung erfolgt, weil die Bedingungen der Art. 17 bis 20 vorhanden sind. Diesen Standpunkt vertritt das hanseatische Oberlandesgericht in einem Prozesse, in dem der Kläger behauptet hatte, daß die Kollision vermieden worden wäre, wenn das beklagte Schiff (A.) seine Kursänderung nach Backbord dem klägerischen (B.) durch zwei Töne angezeigt haben würde. Auf A. wurde etwas an Steuerbord voraus ein weißes Licht, das auch grün sein konnte, gesehen. Um gut frei zu kommen, A. hielt B. für einen Mitsegler, gab A. etwas Links-Ruder und brachte das Feuer von B. in etwa 2 Strich an seine Steuerbordseite. — In Parenthese darf hier bemerkt werden, daß das Oberlandesgericht, im Widerspruch mit der Kaiserlichen Verordnung über das Ruderkommando, das erwähnte Ruderlegen des A. »Steuerbordruder« nennt. Da wir nun einmal die Verordnung haben, möchten wir dringend empfehlen, daß sich auch die Gerichte die vorgeschriebenen Bezeichnungen zu eigen machen. Man wird ja sonst ganz wirr. Es hätte somit im vorliegenden Falle entweder Linksoder Backbordruder heissen müssen. — Weil nun, wie gesagt, dieses Rudermanöver nicht durch die entsprechenden zwei kurzen Töne angezeigt worden war, sollte A., nach Annahme des Klägers, gegen die Bestimmungen des Art. 28 verstoßen haben. Das Oberlandesgericht begründet, nach der »Hanseat. Ger.-Ztg.«, seinen von dieser Voraussetzung abweichenden Standpunkt zunächst durch folgende Auslegung des Art. 28:

»Dieser Artikel schreibt nicht die Anzeige **jeder** Kursänderung vor, sondern besagt nur, daß ein in Fahrt befindliches Dampffahrzeug, sofern andere Fahrzeuge in Sicht sind, dann, wenn es einen diesen Vorschriften (d. h. K. V. entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs anzuzeigen habe. Was unter einem der K. V. entsprechenden Kurse zu verstehen sei, ist aus den Vorschriften der Art. 17 ff. über das »Ausweichen« ersichtlich. In den Art. 17 bis 20 wird immer von einer solchen Annäherung bezw. von solchen Kursen gesprochen, daß die Annäherung bezw. die Beibehalung des Kurses Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt und es findet beispielsweise die Vorschift des Art. 18 Abs. 1 nicht Anwendung, wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeugs dem roten des anderen, oder das grüne Licht des einen Fahrzeugs dem grünen des anderen Fahrzeugs gegenübesteht (Art. 18 Abs. 4). Hält in einem Falle eines der Schife es vorsichtshalber für angebracht, zur Vergrößerung des Abstandes zwischen den Schiffen eine Kursänderung vorzunehmen, so ist das kein »den Vorschriften entsprechender Kurs«, der durch ein Signal angezeigt werden muß.«

Ferner glaubt der Kläger gegen A., weil es später keinen **Warnungspfiff** abgegeben habe, einen Vorwurf erheben zu können. Zu Unrecht, da wir Warnungssignale, mögen sie in gewissen Fällen auch noch so berechtigt sein, im internationalen Seestraßenrecht nicht kennen. Wenn das Oberlandesgericht sagt:

»Es erscheint unter diesen Umständen zweifelhaft, ob die Berechtigung, geschweige denn die Verpflichtung zur Abgabe von Warnungssignalen besteht.«

dann läßt sich gegen diesen Ausspruch zwar nichts einwenden, wohl aber wird mit ihm die Bedürfnisfrage nach Warnungssignalen wieder akut. Den Lesern ist bekannt, daß das englische Handelsamt den Küstenfahrern die Abgabe von Warnungssignalen empfiehlt, wie sie im internationalen Signalbuch unter der Rubrik »Morsesysteme« als erlaubt vermerkt sind. Ebenso wissen sie, daß von diesem Recht vielfach Gebrauch gemacht wird. Wir erinnern nur (1902 S. 385, 410) an eine Zuschrift aus dem Jahre 1902, wo der Kapitän eines transatlantischen Dampfers von einem, nach dem Morsesystem gegebenen Dampfpfeifensignal eines kleinen englischen Küstendampfers vor einer Untiefe gewarnt worden war. Bei der Besprechung dieser Mitteilung nannten wir es einen Mangel an Übereinstimmung, wenn im Internationalen Signalbuch die Abgabe gewisser akustischer Signale eingeräumt werde, das internationale Seestraßenrecht, das über Schallsignale im Nebel für einander ansichtige und für in Not befindliche Schiffe spricht, mit keinem Wort Signale zu Warnungszwecken erwähnt. Die Notsignale haben nicht den Charakter

von Warnungssignalen, weil sie abgegeben werden müssen, wenn Hilfe verlangt wird, und nur abgegeben werden dürfen, »wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind.« Vielleicht liesse sich aus diesen letzten Worten die Berechtigung zur Abgabe von Notsignalen, um ein Fahrzeug vor einer Gefahr zu warnen, herleiten. Das Oberlandesgericht hat diesen Versuch, wie wir gesehen haben, nicht unternommen, und es hat damit die Stimmung respektiert, die in der Washingtoner Konferenz von 1899 gegen die Verpflichtung oder auch nur gegen die Berechtigung, zur Abgabe anderer als Ausweichesignale, maßgebend war. Damit ist aber nicht die Frage beantwortet: ob die generelle Einführung von Warnungssignalen, auch nur von solchen, wie sie nach dem internationalen Signalbuch gestattet sind, von erfahrenen Navigateuren für wünschenswert erachtet wird. Wie wird darüber im Leserkreise gedacht?

* * *

Über Menschenverluste auf britischen Schiffen veröffentlicht jährlich im Oktober das englische Handelsamt statistische Angaben. In einer Tabelle wird der Besatzungsbestand der Anzahl Verunglückter gegenübergestellt, um die Verhältniszahl, um angeben zu können: auf wie viel Personen der Besatzung aller Schiffe ein Verunglückter falle. Ein Teil der englischen Presse begleitet, eine in jedem Jahre wiederkehrende Erscheinung, die Bekanntgabe dieses Zahlenmaterials mit Kommentaren, die zu Trugschlüssen führen müssen. Auch Lobsprüche über eine günstige Verhältniszahl sind nicht angebracht, müssen sie doch beim Leser den Eindruck gewinnen, als sei der Prozentsatz Verunglückter in anderen Marinen wesentlich höher. Eine Annahme, die, soweit die deutsche Flagge in Betracht kommt, nicht zutrifft. Aber, wäre sie auch richtig, praktische Schlüsse ließen sich nicht aus den nackten Zahlen ziehen. Ein einziger größerer Unglücksfall, ein Schiffsuntergang mit vielen Personen, führt gleich zu einer Verlustziffer, die, wollte man sie als Maßstab für die Sicherheit auf den Schiffen der betreffenden Flagge zu Grunde legen, zu völlig irreleitenden Ergebnissen führen müßte. Umsomehr, wenn es sich, wie beispielsweise bei dem Verlust der »Elbe«, um einen Seeunfall handelte, der durch fehlerhafte Navigation des Wachthabenden vom Schiffe einer anderen Flagge herbeigeführt worden ist.

Sollen Verlustziffern wie diese, die in der Statistik auf das Konto der deutschen Flagge fallen, ein Bild über den Grad der Sicherheit auf deutschen Schiffen in jenem Jahre entwerfen? Nein, zu solchen Zwecken sind die Zahlen, wie sie die englische und auch die deutsche Behörde heute aufmachen, nicht zu verwenden. Aus den Angaben über die Anzahl Verunglückter lassen sich nur dann folgerichtige Schlüsse für eine Beurteilung über die Sicherheit unter dieser oder jener Flagge ziehen, sofern alle Verunglückten einbezogen werden, die durch Schuld der Kapitäne und Offiziere anderer Flaggen ums Leben gekommen sind. Die Toten der »Elbe« hätten somit im Jahre 1896 unter der Verlustliste englischer Verunglückter angeführt werden müssen, was natürlich nicht geschehen ist. Aber auch abgesehen von diesem triftigen Grund, liesse sich ein einigermaßen verwendbares Urteil nur mit einem Vergleichungsmaterial für eine lange Reihe von Jahren fällen. Dieses steht uns, soweit die amtlichen deutschen Daten in Betracht kommen, nicht zur Verfügung. Leider werden in den vom Kaiserl. Statistischen Amt herausgegebenen Angaben unter eingehender Berücksichtigung des Berichtsjahres nur wenige seiner Vorgänger zu Vergleichungszwecken herangezogen. Erschwert wird auch noch insofern eine Gegenüberstellung zu den englischen Ziffern, als die zum Vergleich notwendigen Angaben bei uns in zwei ihrem Wesen nach verschiedenen Veröffentlichungen enthalten sind und sich nicht auf dieselbe Beobachtungsdauer erstrecken. Unter dieser Berücksichtigung sind wir nur für drei Jahre in der Lage, den englischen Verlustziffern die deutschen gegenüber zu stellen. Darnach ergibt sich folgendes für die deutsche Flagge günstiges Ergebnis:

	Besatzungsbestand in der englischen Handelsflotte	Verunglückte Mannschaft.	Verhältniszahl	Verunglückte Passagiere
1897	218 016 Mann	1 424	1 auf 142	46
1900	224 545 »	1 537	1 » 137	48
1901	225 443 »	1 277	1 » 168	13

	Besatzungsbestand in der deutschen Handelsflotte	Verunglückte Mannschaft.	Verhältniszahl	Verunglückte Passagiere
1897	40 805 Mann	194	1 auf 210	1
1900	44 872 »	286	1 » 157	3
1901	50 556 »	205	1 » 246	13

Die Auslegung des § 553a des H. G. B.,

der bekanntlich am 1. April 1903 gemeinsam mit der neuen Seemannsordnung und ihren Nebengesetzen in Kraft getreten ist, hat, wie uns mitgeteilt wird, zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben. Die Witwe eines in einer Krankenanstalt im Auslande verstorbenen Kapitäns macht, gestützt auf § 553a, bei der Reederei Ansprüche auf die Heuer ihres Mannes während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt. Die Reederei lehnt, ebenfalls unter Hinweis auf § 553a, die Forderung ab. Zu einer

gerichtlichen Entscheidung wird es wahrscheinlich nicht kommen, vielmehr scheint ein Vergleich bevorzustehen. Wer hat nun Recht? Die Beantwortung dieser Frage soll uns im Nachstehenden beschäftigen. Der strittige Paragraph lautet bekanntlich:

»Die Heuer, einschließlich aller sonst bedungenen Vorteile, bezieht der erkrankte oder verletzte Schiffer:

wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;

wenn er die Reise angetreten hat, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt.

Der Bezug der Heuer wird während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt nicht gekürzt.

Ist der Schiffer bei Verteidigung des Schiffes zu Schaden gekommen, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichen Falles von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.«

Für uns von Bedeutung sind Abs. 1 nd 2 und Abs. 2. Sie scheinen einander zu widersprechen. Im ersteren Falle bezieht der Schiffer die Heuer nur bis zu dem Tage, an dem er das Schiff verläßt, während der Abs. 2 den Fortbezug der Heuer während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt ausdrücklich feststellt. Als Nichtjurist wird man folgern: da ohne jede Zweideutigkeit ausgesprochen ist, daß die Heuer in der Krankenanstalt nicht verkürzt wird, kann die vorherige Bestimmung nur auf die Eventualität Bezug haben, daß ein erkrankter oder verletzter Schiffer, der das Schiff verläßt, nicht in einer Krankenanstalt Aufnahme sucht. Weshalb er, in Anbetracht der Bestimmung des Abs. 2, diesen Schritt unternehmen sollte und wo er sich dann hinbegeben wollte, mag zwar eine berechtigte Frage sein, aber sie geht uns hier nichts an. Kommt die Heilbehandlung im eigenen Haushalt des Schiffers (die etwaige Beantwortung der Frage) doch nur, und auch dann bei anderer Gelegenheit, in Betracht, wenn der Schiffer seinen Wohnsitz an dem Orte hat, wo er das Schiff verläßt.

Weist man, um einer gegenteiligen Auffassung zum Recht zu verhelfen, auf § 61 der Seemannsordnung hin, der in analogen Fällen die Ansprüche der Schiffsoffiziere und Schiffsleute regelt und für diese während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt ausdrücklich den Rechtsanspruch auf Heuer ablehnt, falls sie nicht unter bestimmten Voraussetzungen Anrecht auf ein Viertel ihrer Heuer haben, — dann ist zu erwidern, daß der Kapitän in diesem Falle mit voller Absicht besser, als es die Schiffsleute sind, gestellt worden ist. Der Regierungsentwurf hat die Zustimmung des Reichstages erhalten. Von keiner Seite ist während der ganzen Beratungen des Reichstages auf die unterschiedliche Behandlung zwischen dem Schiffsführer und zwischen den Schiffsoffizieren und der Mannschaft hingewiesen worden. Der § 553a ist ohne jegliche Diskussion angenommen worden, trotzdem die Herren Reichstagsabgeordneten die Motive zu diesem Gesetze natürlich kannten. Und wie lauten diese, wie begründet die Regierung ihre Auffassung?

»Während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt soll dem Schiffer die Heuer, auf welche in diesem Falle der Schiffsmann nach § 56 des Entwurfs der Seemannsordnung in der Regel keinen Anspruch hat, voll belassen werden, da er neben der Führung des Schiffes als Vetreter des Reeders Geschäfte zu erledigen hat, die er meistens zum wesentlichen Teile auch von der Krankenanstalt aus wird wahrnehmen können.«

Aus diesen Worten geht doch ganz unzweideutig hervor, daß die Heuer eines erkrankten oder verletzten Schiffers während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt nicht gekürzt werden darf. Mithin ein Vergleich, wie er über die eingangs hier erwähnten Ansprüche der Witwe des Kapitäns angestrebt wird, nicht notwendig war. — —

Wir nehmen an, daß es die Leser im Anschluß an diese Ausführungen interessiert, von einem Vorfall Kenntnis zu erhalten, der noch überzeugender, als es die bisherigen Angaben vermocht haben, die Richtigkeit unserer Auffassung erkennen läßt. Dem Deutschen Nautischen Verein bot sich am 27. Februar 1900 zu einer längeren Diskussion über die Auslegung des § 553a Gelegenheit. Zum Regierungsentwurf stellte der Referent den Antrag, den Abs. 2: »Der Bezug der Heuer wird während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt nicht gekürzt« zu streichen resp. das Wort »nicht« zu streichen. Dieser Antrag war durch einen vorher begründeten Gegenantrag des Schreibers dieser Zeilen veranlaßt worden. Hierauf antworteten nach dem stenographischen Protokoll der Verhandlungen:

»Geheimer Oberregierungsrat v. Jonquières: Es handelt sich um weiter nichts, als um ein Gegenstück zu der Vorschrift der neuen Seemannsordnung, daß während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt der Seemann, wenn er Angehörige hat, ein Viertel der Heuer haben soll. In derselben Zeit soll der Schiffer die ganze Heuer bekommen. Was für eine Veranlassung liegt da vor, hier noch weitere Abänderungen zu treffen? Es handelt sich lediglich um die Frage: wenn der Mann in der Krankenanstalt untergebracht wird, der Schiffsmann auf der einen Seite und der Schiffer auf der andern, soll er Heuer bekommen oder nicht? Da haben wir beim Schiffsmann gesagt: wenn er unverheiratet ist, kriegt er nichts, denn er arbeitet nicht; hat er Angehörige, kriegt er aus Billigkeitsrücksichten ein Viertel der Heuer. Der Kapitän bekommt in derselben Zeit die ganze Heuer. Was für eine Veranlassung liegt vor, dem Schiffer diese Heuer ganz abzusprechen? Was wir dem Schiffsmanne zusprechen, müssen wir doch dem Schiffer mindestens zuerkennen.

Schroedter (Hamburg): Wenn dem Schiffsmanne ein Viertel Heuer unter Umständen zuerkannt wird, wie sollen wir dann dazu kommen, dem Schiffer überhaupt keine Heuer einräumen zu wollen? Hat die Regierung sich auf den Standpunkt gestellt, daß man dem Schiffer eine Heuer zusprechen kann, weshalb sollen wir dann eine Bestimmung aufnehmen, die sich so scharf gegen den Schiffer richtet? Ich möchte bitten, meinen Antrag jetzt, wie folgt, anzunehmen:

»Der Bezug der Heuer wird während der Zeit der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Reeders nicht gekürzt.«

Der Antrag-Schroedter wurde später mit großer Mehrheit angenommen, während ein modifizierter Antrag des Referenten, der eine Gleichstellung des Kapitäns mit der Mannschaft bezweckte, abgelehnt wurde.

Was damals in Reederkreisen über diese Auffassung gedacht wurde, beweist u. A. ein Privatgespräch, das der Schreiber dieser Zeilen, ehe er seinen Antrag stellte und begründete, mit dem damals anwesenden Herrn C. Ferd. Laeisz hatte. Obgleich dieser kluge Mann sofort erkannte, welche Belastung den Reedereien durch Verwirklichung des Antrages erwachsen würde, ermutigte er den Antragsteller durchaus zu seinem Vorgehen, ja, er war ihm sogar bei der Redaktion des Antrages behilflich.

Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft

ersucht uns um Veröffentlichung folgender Ausführungen:

Seitens des Hamburger Seeamts ist unter dem 18. Oktober 1904 in der Untersuchungssache, betreffend die Strandung des Gaffelschoners »Therese« folgender Spruch gefällt worden:

»Der Gaffelschoner »Therese« ist am 6. Oktober 1904 bei schwerem WNW-Sturm von seinem Ankerplatz im Norderhafen von Helgoland vertrieben, über die Sände nördlich der Düne weggeschlagen und wahrscheinlich später gesunken. Die Anker des Schiffes hatten nicht das von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschriebene Gewicht und es muß neben dem Sturme auch dieser Mangel in der Ausrüstung als eine Ursache des Unfalles angesehen werden. Der Schiffsleitung ist ein Vorwurf nicht zu machen.«

Begründet wurde dieser Spruch seitens des Seeamts wie folgt:

»Die Ursache des Unfalls liegt darin, daß bei dem sehr heftigen Sturme die Anker des Schiffs nicht hielten und dieses ins Treiben geriet. Dem Kapitän Wimkes ist darin recht zu geben, daß er zur Abwendung der drohenden Strandung nichts tun konnte. Zum Segelsetzen und Herumlegen des Schiffes auf den richtigen Bug, fehlte es, wenn der Sturm wirklich diese Manöver noch gestattet hätte, an Zeit und Raum. Ebenso muß anerkannt werden, daß das Verlassen des hülflosen Schiffs, welches in der Brandung auf den Sänden zu zerschlagen drohte, gerechtfertigt war. Über das spätere Schicksal des Schiffs ist nichts sicheres ermittelt worden. Es muß angenommen werden, daß das Schiff durch das Aufstoßen auf die Sände in der Brandung leck geworden und später gesunken ist.

Ist hiernach der Schiffsleitung ein Vorwurf nicht zu machen, so muß doch der Unfall zum Teil einem Mangel in der Ausrüstung des Schiffes zugeschrieben werden, da die Anker des Schiffes nicht das von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschriebene Gewicht hatten und es nicht unmöglich ist, daß schwerere Anker gehalten hätten.

Vor dem Umbau war der Bruttoraumgehalt des Schiffes 69,87 Registertons = 197,97 Kubikmeter der Unterdecktonnengehalt 179,41 Kubikmeter. Die Leitzahl für die Schwere der Anker berechnete sich daher auf 188,69 Kubikmeter und es genügten zwei Buganker im Gesamtgewicht von 300 kg, exklusive Stock oder 375 kg mit Stock.

Nach dem Umbau berechnete sich dagegen die Leitzahl auf eine zwischen 195 und 255 Kubikmeter liegende Zahl, es hätten die Anker daher exklusive Stock 370 kg oder mit Stock 460 kg wiegen müssen, während sie tatsächlich mit Stock 377½ kg gewogen haben.

Der Germanische Lloyd hat nach dem Umbau eine Anschaffung schwererer Anker um deswillen nicht verlangt, weil in den Vorschriften des Lloyd und der See-Berufsgenossenschaft ein Gewichtsverlust durch Abnutzung bis zu 20 pCt. zugelassen wird und weil unter Berücksichtigung dieses Spielraums die alten Anker den Vorschriften genügt hätten. Das Seeamt kann diesen Grund nicht für richtig halten. Es muß als unzulässig bezeichnet werden, die aus praktischen Gründen nur für den Fall der Abnutzung gegebene Ausnahmebestimmung auch auf Fälle auszudehnen, in denen infolge Vergrößerung eines Schiffes das alte Gewicht der Anker nicht mehr genügt.«

Da uns der seitens des Seeamts erhobene Vorwurf nicht gerechtfertigt erschien, haben wir unsererseits den Vorstand des Germanischen Lloyd zu einer gutachtlichen Äußerung veranlaßt und hat sich dieser wie folgt ausgesprochen:

»Werden bei einem Schiffe Umbauten, welche eine Vergrößerung des Tonnengehaltes zur Folge haben, vorgenommen, so haben wir an dem Grundsatz festgehalten, erst dann eine Erneuerung der Anker und Ketten zu verlangen, wenn Gewicht bezw. Querschnitt um 20 pCt. oder mehr zu gering waren. Es kommt jedoch kaum vor, daß dieses zulässige Mindestmaß erreicht wird, und zwar aus folgenden Gründen:

Beim Neubau muß man, da eine amtliche Vermessung erst nach Fertigstellung des Schiffes stattfindet, die Leitzahlen für Anker und Ketten nach der Formel $0{,}75 \times L \times B \times H +$ halbe Anfbauten bestimmen. Die sich hieraus ergebende Leitzahl ist immer größer als die halbe Summe des Brutto- und Unterdecktonnengehaltes, weil bei der amtlichen Vermessung manche Räume wie Doppelboden, Piektanks, und alle offenen Aufbauten nicht mit gerechnet werden.

Dazu kommt, daß bei allen vor 1900 erbauten Schiffen die Anker, Ketten und Trossen nach $0{,}8 \times L \times B \times H +$ halbe Aufbauten bestimmt wurden, sodaß diese Schiffe, und fast alle verlängerten Schiffe gehören hierzu, schon aus diesem Grunde von vornherein stärkere Anker und Ketten haben.

Endlich wird bei kleineren Segelschiffen in der Regel auf Veranlassung der Reeder eine stärkere und längere Kette genommen, als die Vorschriften verlangen.

Nun kommen bei der Ausrüstung stets Anker und Ketten gemeinsam zur Wirkung und ein leichterer Anker mit schwererer und längerer Kette hat im Verhältnis dieselbe Wirkung wie ein schwererer Anker mit leichterer und kürzerer Kette. Man kann also nicht von vornherein sagen ein Schiff ist ungenügend ausgerüstet, wenn der Anker etwas leichter, dafür aber die Kette um so länger und schwerer ist.

Wir erlauben uns dabei auf die Anträge Ihrer Sektion I behufs Abänderung der Vorschriften über Anker und Ketten hinzuweisen, die gerade bei Segelschiffen leichtere Anker und schwerere Ketten für erforderlich hält.

Gehen wir nun zu dem speziellen Falle des Gaffelschoners »Therese« über, so waren für das verlängerte Schiff nach den Vorschriften erforderlich:

2 Buganker im Gesamtgewicht von 462,5 kg inkl. Stock, 200 m Ankerkette von 18 mm Durchmesser von 1400,0 kg, zusammen also ein Gewicht von 1862,5 kg.

Das tatsächlich an Bord befindliche Gewicht betrug jedoch 2 Buganker von zusammen 377,5 kg., 60 Faden Ankerkette von ⅞" Durchmesser = 1163,24 kg, 60 Faden Ankerkette von ¾" Durchmesser = 855,90 kg, zusammen also ein Gewicht von 2396,64 kg oder 28,6 pCt. mehr, als nach den Vorschriften für das verlängerte Schiff erfor-

derlich gewesen wäre. Die Ausrüstung des Gaffelschooners »Therese« muß also als eine weit über das erforderliche Maß hinausgehende bezeichnet werden.

Das Urteil des Seeamts, welches die Kette garnicht berücksichtigt und welches den Mangel in der Ausrüstung als eine Ursache des Unfalles ansieht, ist daher nicht zutreffend.«

Der Genossenschaftsvorstand
Richd. C. Krogmann
Vorsitzender.

Seeunfall des Tjalkschiffes „Onderneming" (Kaiserl. Ober-Seeamt).

(Nachlässige Navigation; unbegründetes Sicherheitsgefühl; ungenügender Gebrauch des Lotes; Unkenntnis der Seekarte).

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Brake vom 8. April 1904 über den Seeunfall des Tjalkschiffs »Onderneming« von Geversdorf hat das Ober-Seeamt in seiner zu Berlin am 20. September 1904 abgehaltenen öffentlichen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache aus den nachstehenden Gründen entschieden, daß der Spruch des Großherzoglichen Seeamts zu Brake vom 8. April 1904 dahin abzuändern, daß dem Schiffer H. die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.

An dieser Sitzung des Ober-Seeamts nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Vizekonsul Lindemann, Reeder Bolte, Wasserschout Hendorff, Kapitän Heitmann, Kapitän Steffen; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4) als Reichskommissar: Kapitän zur See z. D. Broeker.

Die in dem Seeamtsspruch enthaltenen Angaben über die Persönlichkeit des Schiffers bedürfen dahin der Berichtigung, daß er nicht 49 Jahre alt ist, sondern sich gegenwärtig erst im 44. Lebensjahre befindet, ferner daß ihm im Jahre 1888 in Stade nicht über die Befähigung zum Schiffer auf kleiner Fahrt, sondern nur über die Befähigung zum Schiffer auf Küstenfahrt ein Zeugnis ausgestellt worden ist. Wenngleich Schiffer H. über seinen Geburtstag und über die Zeit der Erteilung des Befähigungszeugnisses unsichere Angaben machte, so besteht doch Grund zu der Annahme, daß das von der Regierung in Stade auf Erfordern in Abschrift vorgelegte Zeugnis vom 30. Januar 1888 für H., geboren zu Geversdorf den 23. November 1860, mit dem dem Beschwerdegegner erteilten, nach seiner Angabe bei dem Seeunfalle der »Onderneming« in Verlust geratenen Zeugnis identisch ist. Im übrigen ist gegen die seeamtliche Darstellung des für die Untersuchung des Seeunfalls in Betracht kommenden Sachverhalts weder von dem Reichskommissar und dem Schiffer noch von dem Ober-Seeamt etwas zu erinnern gewesen.

Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Ober-Seeamt die Überzeugung gewonnen, daß dem Schiffer H. nachlässige Navigierung zur Last fällt und daß er durch diese nachlässige Navigierung die Strandung der »Onderneming« verursacht hat. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob der Schiffer in Wirklichkeit, wie das Seeamt unterstellt, andere als die von ihm angegebenen Kurse gesteuert hat. Die für die Annahme des Seeamts maßgebenden Gründe lassen sich freilich nicht von der Hand weisen, sie können insbesondere weder durch die, dieser Annahme entgegenstehende Behauptung des Schiffers noch durch die dem Schiffer günstige eidliche Bekundung des Bestmanns St. entkräftet werden. Damit sollen nicht etwa Schiffer und Bestmann wissentlicher Unwahrheit bezichtigt werden; es genügt vielmehr, mit der Möglichkeit eines verhängnisvollen Irrtums beim Steuern des Kurses zu rechnen und sich zu vergegenwärtigen, daß der mit dem Loten befaßte Bestmann keine hinreichende Gelegenheit hatte, die vom Schiffer gesteuerten Kurse jederzeit nachzuprüfen. Aber selbst wenn man davon ausgehen wollte, daß der Schiffer die von ihm angegebenen Kurse gesteuert habe und daß ihm nicht zuzurechnende, nicht näher festzustellende Umstände ihn von diesem Kurse abgebracht hätten, so bleibt doch immer der Vorwurf nachlässiger Navigierung gegen ihn bestehen.

Nachlässige Navigierung ist darin zu finden, daß H. keines der ihm zu Gebote stehenden Mittel angewendet hat, um sich bei dem unsichtigen Wetter über den Schiffsort zu orientieren. Er hätte jedenfalls versuchen müssen, irgend eine Tonne anzulaufen, um sich zu vergewissern, ob er wirklich in der Jade wäre. Trotz der unsichtigen Luft war doch immer noch die Möglichkeit gegeben, das eine oder andere Seezeichen zu sehen, ganz besonders aber bei dem angeblich von H. gesteuerten Kurse, der ihn nur in etwa 0,3 Sm Entfernung an dem Feuerschiffe Minsener Sand vorbeiführen mußte. Daß er es nicht sah, mußte ihn stutzig machen, ob er sich wirklich auf dem richtigen Kurse befände. Auch daß, wenngleich nach der Bekundung des Bestmanns mehrfach, doch jedenfalls nicht genügend gelotet worden ist, läßt die Navigierung als nachlässig erscheinen. Wenn häufiger gelotet worden wäre, so hätte bei dem Passieren der Untiefen sich ergeben, daß man sich dort, wo man zu sein glaubte, nicht befand. Wäre dies rechtzeitig festgestellt worden, so hätte Schiffer H. noch vollauf Gelegenheit gehabt, hinter Minsener Sand Anker zu werfen und das Aufklaren des Wetters behufs besserer Orientierung über seinen Schiffsort abzuwarten. Alle diese Maßnahmen hat der Schiffer, offenbar in einem durch seine zahlreichen, vom Glücke begünstigten Fahrten an dieser Küste hervorgerufenen Gefühle der Sicherheit, unterlassen und dadurch, indem er andererseits anscheinend Wind und Strom zu großen Einfluß beimaß und ihnen vertraute, daß sie sein Schiff schon richtig in die Jade bringen würden, die Strandung herbeigeführt. Er hat damit einen Mangel an Eigenschaften erkennen lassen, die auch für einen Küstenschiffer zur Ausübung seines Gewerbes unerläßlich sind.

Daß Schiffer H. sich in der Seekarte desjenigen Gebiets, welches er an hundertmal befahren hat, nicht hinreichend zurechtzufinden vermag, ist zwar auf die Strandung der »Onderneming« nicht erweislich von Einfluß gewesen; nichtsdestoweniger darf diese sehr bedenkliche Tatsache für die Entscheidung der Frage herangezogen werden, ob ihm wegen seines Verschuldens an dem Seeunfalle die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen sei. Das Ober-Seeamt hat im Gegensatz zum Seeamte diese Frage zu Ungunsten des Schiffers entschieden, weil es ihm nicht angängig erschien, die Führung eines Schiffes fernerhin einem Küstenschiffer anzuvertrauen, der ohne jede gebotene Vorsicht navigierte und innerhalb mehr als 15jähriger Fahrzeit nicht verstanden hat, sich eine einigermaßen genügende Fähigkeit der Orientierung in der in Betracht kommenden Seekarte anzueignen. Wenn es ihm in der Zukunft gelingen sollte, sich diese Fähigkeit und die sonstigen Eigenschaften anzueignen, die bei einem Küstenschiffer, damit er den Pflichten seines Gewerbes genügen könne, vorhanden sein müssen, so steht zu hoffen, daß ihm der Reichskanzler dereinst die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes wieder einräumen werde.

Die Kosten des Verfahrens mußten außer Ansatz bleiben, da die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt worden ist.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.
Oktober 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	224×33'6"×17	1600 t Tf.	Johann Jürgens, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Borkum	G
»	125×23×9	—	Schwedische Reederei	do.	Labrador	»
»	350×45×29	6000 »	Für eigene Rechnung	Rickmers Reismühlen R. S., A. G., Geesthalle	Maria Rickmers	»
PD	196×25×12'8"	—	Kieler Reederei	Howaldtswerke, Kiel	Unbekannt	»
FsD	—	—	Jörgensen & Wettern, Hamburg	H. C. Stülcken Sohn, Hamburg	Jörgensen & Wettern	»
FD	265×37'8"×20'6"	2600 »	Flensburger D. Ges. v. 1869	Henry Koch, Lübeck	Quinta	»
»	250×37×18'6"	—	Richard Grothmann, Hamburg	Schömer & Jensen, Tönning	Kehdingen	»
B	80×14,5×4,9 m	4500 Dpl.	Kaiserliche Marine	Kaiserl. Werft in Wilhelmshaven	—	
			b) englische Werften.			
K	370×38'6"×24'	—	Britische Admiralität	Laird & Co., Birkenhead	Patrol	
2 FsD	je 115×21×12'4"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Anglia; Dania	L
FD	385×46×26'3"	—	Ben Line, Leith	Bartram & Sons, Sunderland	Benledi	»
FsD	125×21×12'6"	—	Fred. Kelsall, Fleetwood	Goole Shipbuilding & Rep. Co.	City of York	»
FD	352×48×26	6300 t Tf.	Horsley Line, West Hartlepool	W. Doxford & Sons, Sunderland	Claremont	
»	335×48×28	—	Eine norwegische Firma	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Elsa	N
»	387×46×30'6"	6900 »	Ellerman Line, Newcastle	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Hall-Liner	L
»	337×48×28'5"	6000 »	R. Ropner & Co., Westhartlepool	Ropner & Son, Stockton	Swamby	»
K	225×35×16'4"	570 Dpl.	Britische Admiralität	Palmer Co., Yarrow	Ure	
FD	336×48'6"×28'6"	—	Taylor & Sanderson SSCo., Sunderl.	Short & Brothers, Sunderland	Wallace	»
»	—	5300 t Tf.	Doughty SSCo., Westhartlepool	John Readhead & Sons, South Shields	Wathfield	»
»	372×50×28'3"	6850 »	Mercantile SSCo., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Coquet	»
			c) schottische Werften.			
FD	341×48×26'1"	5700 t Tf.	Dundonian SSCo., Dundee	Caledon Shipb. & Eng., Dundee	Dundonian	BC
»	—	700 »	Unbekannt	Murdoch & Murray, P.-Glasgow	Llandaff	L
»	184×27×13'7"	785 »	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Co.	The Sultan	»
PD	515×58×36'6"	16000 »	Anchor Line, Liverpool	D. & W. Henderson, Patrick	Caledonia	»
3 FsD	je 110×21×12	185 BRT.	Glasgow SS Trawling Co.	Mackie & Thomson, Govan	Bluebell; Heather; Primrose	
FsD	295×40×20	4000 t Tf.	Fratelli Consulich, Triest	Russell & Co., Port Glasgow	Dora	
Tr.	245×40×18	1350 BRT.	Kanadische Regierung	Napier & Miller, Yoker	Montcalm	L
FD	375×49×30'3"	7100 t Tf.	Border Union SSCo., Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	Borderer	
»	—	—	Pinkerton & Co., Belfast	Ardrossan Shipb. Co.	Carrick Lea	»
2 FsD	je 112×20×13	170 BRT.	Th. Deolin, Newhaven	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Chancellor, Centurion	
FD	400×52×31'3"	8000 t Tf.	Palave SSCo., Liverpool	Ch. Chonnell & Co., Whiteinch	Franklyn	»
»	377×49×28'9"	6670 »	J. Gardiner & Co., Glasgow	Scotts Shipb. & Eng. Co. Greenock	Glenlee	
»	366×47×24'4"	5450 »	Fernie & Sons, Liverpool	Archd. M'Millan & Son, Dumbarton	Khorazan	»
PD	—	—	Unbekannt	Murdoch & Murray, P.-Glasgow	Santos Dumond	

Ausserdem: a) 1 Schwimmkrahn. 1 Torpedoboots-Schwimmdock, c) kleiner Küstendampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Das Erdbeben vom 23. Oktober 1904 im Ostseegebiet.
Seebären und Seebeben?

Das Erdbeben in der letzten Vormittagsstunde des 23. Oktober 1904, das zuerst, wegen empfindlicher Störung des sonntäglichen Gottesdienstes, aus Christiania und Aalborg berichtet wurde, suchte zu fast gleicher Zeit nicht allein Dänemark und Norwegen, sondern auch Schweden, Finnland und die preußischen Provinzen Pommern, West- und Ostpreußen heim. Der nördlichste Ort, von dem bisher Berichte vorliegen, ist die schwedische Küstenstadt Solleftea (63° N.-Br.), der östlichste Rühimäki, nördlich von Helsingfors, der südlichste Neuteich in Westpreußen, der westlichste Christiansund nahe dem Südende Norwegens. Das ganze Gebiet kann mit einer nahezu kreisförmigen Ellipse umgrenzt werden, deren Durchmesser nahezu 1200 km betragen und deren Mittelpunkt unweit südlich von Stockholm liegen würde. Das bemerkenswerteste ist, daß die Ostsee nicht allein diesen mathematischen Mittelpunkt des Erdbebengebietes umschließt, sondern auch selbst fast ganz, mit ihren Anhängseln Kattegat und Skagerak, in dieses Gebiet entfällt.

Daraus ergibt sich eine wichtige Frage. Wurden diese verkehrsreichen Meere ebenfalls von der Bodenerschütterung in Mitleidenschaft gezogen? Bisher spricht nur der eine Umstand dafür, daß in Dänemark das Erdbeben zugleich auf dem Festlande und auf den Inseln beobachtet wurde. Schiffsberichte von Seebeben und Berichte von ungewöhnlichen Flutungserscheinungen an den Ufern fehlen noch ganz.

Diese letzteren haben in den deutschen Küstengebieten den merkwürdigen Namen Seebären. Der Geophysiker S. Günther führt ihn auf ein altes deutsches Wort Bahre, für Flutwelle, zurück, das sich sonst aber allein in einem Gesangbuchvers des 17. Jahrhunderts vorfinden soll:

Viel Angst hab' ich erfahren
Auf dem erzürnten Meer,
Das so viel stolze Bahren
Warf grausamlich einher.

Die genaue Beschreibung einer heftigeren Erscheinung solcher Art ist von dem Gutsbesitzer Briancourt der Russischen Geographischen Gesellschaft mitgeteilt und später in der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde deutsch übertragen worden. Sie ereignete sich am 15. Januar 1858 bei der Insel Dagö, nach Günther, folgendermaßen:

»Mittags 2 Uhr stürzte sich, während die Luft noch sehr bewegt war, das Meerwasser plötzlich in den Bach Kartel

hinein und hielt dessen Niveau durch 20 Minuten nicht weniger als 88 cm über dem gewöhnlichen Stande, worauf es langsam wieder fiel. Nachdem es etwa 6 Minuten auf diesem verweilt hatte, kam eine neue Woge und staute das Bachwasser sogar noch höher (1 m) als das vorige Mal auf. Doch dauerte es diesmal nur 15 Minuten, bis der Rückgang begann. Der Wind war indes wieder nach NNW zurückgesprungen, und der Einfluß des Baches vollzog sich von da an ohne weitere Hemmung, wie denn auch alle sonstigen Begleiterscheinungen fehlten«.

Von einem andern Seebären, der etwa 100 Jahre früher, am 15. Juli 1756 in die Rega bis Labes, also fast 90 km flußaufwärts, eindrang, hatten die Holzflösser das Gefühl, »als wenn der Fluß mit den im Flosse vorhandenen Schiffsplanken unter ihren Füßen mit einem donnernden Geräusche der Luft bebte.«

Diese Schilderung erinnert direkt an einen Erdbebeneinfluß. Auch spricht die damals zu solchen Erregungen bestehende Neigung des mitteleuropäischen Bodens dafür. Kaum mehr als 7 Monate früher hatte das Erdbeben von Lissabon West- und Mitteleuropa erschüttert und auch in der Ostsee ähnliche Erscheinungen hervorgerufen. Daß durch Erdbeben Gewässer heftig erregt werden können, wird nicht allein durch die Erdbebenflutwellen wahrscheinlich gemacht. Es ist auch bei dem erwähnten und bei einem späteren Erdbeben an Wasserbehältern auf zwei deutschen Kirchtürmen sehr deutlich gesehen worden. Bei dem Erdbeben von Lissabon am 1. November 1755 wurde auf der Plattform des Straßburger Münsters das dort gegen Feuersgefahr in einem großen Tank aufbewahrte Wasser mehrere Meter hoch emporgeschleudert. Bei einem der Erdbeben von Herzogenrat, 1873 oder 1877, ereignete sich Ähnliches auf dem Kölner Dom.

Tatsächlich ist auch der ersterwähnte Seebär, vom 15. Januar 1858, in Zusammenhang gebracht mit einem starken Erdbeben, durch das an demselben Tage die Karpathen und Oberschlesien erschüttert wurden. Eine andere Erklärung, aus starken Luftdruckunterschieden, die den Ostseespiegel in heftiges Schwanken bringen sollen, läßt sich gerade in diesem Falle mit der auch am Vortage herrschenden Windrichtung aus NNW schwerlich vereinen. Der letzte der Seebären, von dem der wissenschaftlichen Literatur Kenntnis geworden ist, ereignete sich in der Nacht zum 17. Mai 1888 an der mecklenburgischen und pommerschen Küste. Trotz vielfach herrschender Windstille soll er die Brandungsflut stellenweise bis 2 m hoch erhoben haben. Für ihn erscheint die meteorologische Erklärung nicht so ganz unmöglich.

Für genauere Entscheidung wichtig wäre es festzustellen, ob ähnliche Erscheinungen an den deutschen oder skandinavischen Küstenstellen während des 23. Oktober 1904 bemerkt worden sind.

Auf Schiffen äußern sich erdbebenartige Erscheinungen gewöhnlich etwas anders. Sie äußern sich als sogenannte Seebeben. Das Schiff erhält, oft unter donnerndem Geräusch, Stöße von größerer oder geringerer Heftigkeit, die das Gefühl veranlassen, als sei es auf eine Sandbank, eine Klippe oder auf einen anderen harten Gegenstand aufgelaufen. Das sicherste Unterscheidungsmittel ist baldiges Loten und Auslugen nach etwa treibenden Gegenständen, Wrackteilen und dergleichen.

In der Ostsee und ihren Randteilen sind solche Seebeben nur in verhältnismäßig harmloser Form beobachtet worden. Außer dem erwähnten Einfluß des Lissaboner Erdbebens sind Fälle von Seebeben nur bekannt geworden aus dem Christianiafjord 1834, aus der Doberaner Bucht 1829, gleichzeitig mit einem Erdbeben auf den dänischen Inseln. Aber in naher nordeuropäischer Nachbarschaft wurde durch Seebeben ein Schiff wrack geschlagen, so daß es von der Mannschaft verlassen werden mußte und sank. Diese Seebebenkatastrophe betraf den dänischen Schoner »Henriette«, 20 Sm nordwestlich von den Lofoten am 23. Juli 1894, bei Gelegenheit eines Erdbebens, durch das am Lande besonders Bodö heimgesucht wurde.

Die seemännischen Kreise haben in diesem Blick ein eigenes, sehr praktisches Interesse an Erhebungen solcher Art. Und es wäre gut, wenn mit der Mitteilung etwaiger Beobachtungen vom 23. Oktober 1904 ein systematischer Anfang gemacht würde.

Im Berliner Verlag des »Weltall«, Treptow-Sternwarte, ist eine Druckschrift erschienen, in der ich den bisherigen Stand unserer Kenntnisse über das noch ziemlich dunkle Gebiet jener Meeresgefahren zusammengefaßt habe. Ich entnehme aus ihr die Fragen, welche für die Beobachtungen in der Ostsee von wesentlicher Bedeutung sind:

1. Wie und in welchem Grade äußerte sich die Erschütterung?
2. Welche Meerestiefe wurde bei sofortiger — oder baldiger — Lotung gefunden?
3. Wurden treibende Wrackteile gesehen?
6. Wurden auffallend hohe Wogenzüge gesehen?

Etwaige Antworten können an die Treptow-Sternwarte bei Berlin oder unmittelbar an den Unterzeichneten gerichtet werden.

Groß-Flottbeck b. Hamburg. ***Wilhelm Krebs.***

Die deutsche Auswanderung.

An die Zunahme, die die überseeische Auswanderung aus Deutschland in den letzten Jahren zeigt, sind von verschiedenen Seiten schwarzseherische Betrachtungen über die wirtschaftlichen Verhältnisse im Deutschen Reiche geknüpft worden, die indes der Berechtigung entbehren; in Wirklichkeit ist, wie das »Archiv für Post und Telegraphen« ausführt, die Steigerung der Auswandererziffer viel zu gering, als daß sie als Zeichen einer wirtschaftlichen Verschlechterung oder als Vorbote einer Massenauswanderung, wie sie vor zwanzig Jahren in die Erscheinung trat, angesehen werden könnte. Der »Export«, das Organ des Zentralvereins für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande, hat der Frage unlängst eine Reihe lehrreicher Ausführungen gewidmet, in denen u. a. folgendes geltend gemacht wird.

In den Jahren 1897 bis 1901 schwankte die Auswanderung zwischen 22000 und 24600 Köpfen jährlich; sie hatte damit einen Tiefstand erreicht, wie seit Jahrzehnten nicht mehr. 1902 stieg sie auf 32100 und 1903 auf 36300 Köpfe. Aber auch diese Summen fallen bei der Einwohnerzahl und der starken Volksvermehrung Deutschlands nicht ins Gewicht. Abgesehen davon, daß sie schon gegenüber den 268000 Angehörigen fremder Staaten verschwinden, die im letzten Jahr über deutsche Häfen auswanderten (allein aus Österreich-Ungarn 159000 und aus Rußland 68000 Personen), ist zu berücksichtigen, daß 1881 und 1882 die deutsche Auswanderung auf 200000 bis 220000 Köpfe in die Höhe gegangen war und daß sie 1891 und 1892 sich noch auf 120000 und 116000 bezifferte. Die heutige Auswanderung aus Deutschland ist also im Vergleiche zu den Ziffern jener Jahre sehr gering.

In den fünf Jahren 1874 bis 1878 wanderten 158000 Personen aus Deutschland aus, im folgenden Jahrfünft 1879 bis 1883 waren es 751000, 1884 bis 1888 561000, 1889 bis 1893 517000, 1894 bis 1898 159000, 1899 bis 1903 137000 Personen. Das ist ein sehr bedeutender Rückgang, zumal wenn man sich vor Augen hält, daß die Bevölkerung des Deutschen Reiches von $44^1/_2$ Millionen im Jahre 1879 auf $58^1/_2$ Millionen in 1903 angewachsen ist. Im Jahre 1876 kamen auf 100000 Einwohner durchschnittlich 69 Auswanderer. 1881 war die Durchschnittsziffer auf 486 gestiegen, 1886 stellte sie sich auf 177, 1891 auf 232, 1896 auf 61, 1897 auf 43, 1898 auf 38, 1899 auf 44, 1900 auf 40, 1901 auf 39, 1902 auf 56 und 1903 auf 62.

In den letzten drei Jahren wanderten Deutsche nach folgenden außereuropäischen Ländern aus:

	1901	1902	1903
Vereinigte Staaten	19912	29211	33649
Kanada	11	183	480
Brasilien	402	807	693
Argentinien	231	316	332
übriges Amerika	40	47	20
Afrika	55	114	226
Asien	6	2	—
Australien	217	235	153

Die Auswanderung nach deutschen Schutzgebieten ist in der amtlichen Statistik nicht berücksichtigt, da Personen, die sich dorthin begeben, nicht als Auswanderer im Sinne des Gesetzes über das Auswanderungswesen gelten. Wie aus obigen Ziffern ersichtlich, spielen gegenüber den Vereinigten Staaten die anderen Einwanderungsländer nur eine geringe Rolle. Bemerkenswert ist immerhin die starke Zunahme der Auswanderung nach Kanada und Afrika (hauptsächlich Südafrika), die sich übrigens auch in der Auswanderung aus anderen europäischen Ländern kundgibt.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Emden.

Unfall auf dem Schoner »Zion«, der am 19. April Kardiff mit Kohlen verließ und am 30. April, nachdem wegen Leckage 150 t Ladung über Bord geworfen waren, Funchal als Nothafen anlief. Der Reichskommissar führt die Ursache der Leckage auf das hohe Alter des Schiffes, das stürmische Wetter und die schwere Ladung zurück, bemängelt aber die Besatzung als ungenügend und die Ausrüstung des Schiffes als mangelhaft, weil nur ein Rettungsring vorhanden war und die Rettungswesten zum Teil unbrauchbar gewesen seien. Das Seeamt führte in seinem Spruch die Ursache des Unfalls auf stürmisches Wetter in Verbindung mit dem hohen Alter des Schiffes und der schweren Ladung zurück, erachtet die Besatzung im Gegensatz zu den Ausführungen des Reichskommissars für genügend, bezeichnet aber *in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar die Ausrüstung des Schiffes insofern als mangelhaft, als nur ein Rettungsring an Bord war und die Rettungswesten reparaturbedürftig waren.*

Schiffbau.

Bauaufträge.

Herr H. Linnemann, Hamburg, hat bei der Schiffswerft von G. Renck jun. in Harburg einen **Dreimast-Stahlschoner** von 32,50×6,75×3 Meter bestellt, nach den Regeln des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse 100 A 4 E Atl. Lieferung Juli 1905. Das Schiff ladet 260 d. w.

* * *

Die Reederei Wilh. Jacobs in Geestemünde hat der Schiffswerft Joh. C. Tecklenborg A.-G. einen **Fischdampfer** des neuen großen Typs in Bau gegeben.

* * *

Stapelläufe.

Am 22. d. M. lief in Danzig auf der Schichau-Werft der für die Reederei Broström & Sohn, Gothenburg, erbaute Dampfer **„Fryken"** glücklich vom Stapel. Er mißt 64×10,21×4,88 m. Der mittlere Tiefgang des Dampfers mit voller Ausrüstung und mit 1350 Tons beladen soll 4,42 m betragen. Das Schiff ist aus bestem Siemens-Martin-Stahl nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für große Küstenfahrt gebaut, hat durchgehenden Doppelboden, vier wasserdichte Schotte und vier sehr große Ladeluken. Die Bunkerräume fassen 200 cbm, der Wasserballast beträgt 300 Tons und die Laderäume sind 1665 cbm groß. Der Dampfer bekommt eine dreifache Expansionsmaschine in Stärke von 650 ind. H. P., einen Zylinderkessel und soll $9^1/_2$ Knoten laufen.

* * *

Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde ist am 23. November der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmte Dampfer **„Rio Grande"** vom Stapel gelaufen. Der Neubau ist nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd 100 A. 4. I. L. mit Eisverstärkung und nach dem Dreidecksystem konstruiert; es mißt: 375'×46'6"×30'; Tragfähigkeit 6000 Tons Schwergut, bei 22' Tiefgang im Seewasser. Eine dreifache Expansionsmaschine mit 2250 indizierten Pferdestärken soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von $11^1/_2$ Knoten verleihen. Die Maschine wird ihren Dampf aus drei mit Howdens forziertem Zug Einfachenden-Stahlkesseln mit einem Arbeitsdruck von 15 Atmosphären erhalten. Der Dampfer hat Einrichtung für 48 Kajütspassagiere und 350 Zwischendecker, die in dem langen, bis zur Vorderkante der Kommandobrücke reichenden Halbdeck Unterkunft finden werden. Er ist ferner mit acht bis zum Oberdeck reichenden wasserdichten Schotten versehen. Die beiden anderen auf derselben Werft für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Bau befindlichen Dampfer, die im April bezw. Juni 1905 zur Ablieferung gelangen werden, sollen die Namen »Rio Negro« und »Rio Pardo« führen.

* * *

Auf der neuen Werft der Aktien-Gesellschaft »Weser« in Gröpelingen lief am 28. d. M. mittags das große für den neuen Freibezirk in Bremen bestimmte **Schwimmdock** der Gesellschaft glücklich vom Stapel.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Einer Deputation von Binnenschiffahrts-Interessenten gegenüber nannte der preußische Eisenbahnminister die Erhebung von Abgaben auf Flüssen einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit. Ferner behauptete er, daß dem Staat einzuräumende Schleppmonopol werde nicht zum Betriebsmonopol werden. Schließlich — und das ist von charakteristischer Bedeutung — meinte der Herr Minister: die Regierung habe Abgabenerhebung und Schleppmonopol, die ihr von der Kommission des Abgeordnetenhauses aufgedrungen seien, nur angenommen, um die Kanalvorlage durchzubringen!!?

* * *

Die Hamburg-Amerika-Linie richtet eine neue Linie Kopenhagen—Gothenburg—Christiania—Westnorwegen ein. Sie soll als Ergänzung der großen Linien der Gesellschaft, namentlich nach Nordamerika, fungieren.

* * *

Weil die Hamburg-Amerika-Linie im nächsten Jahre voraussichtlich mehr als 6 Prozent Dividende auskehren wird, ist die Reederei, laut Vertrag mit dem Morgantrust, für 1904 in der Lage, den erzielten Reingewinn ohne Vergütung an die Internationale Marine-Company zur Verteilung zu bringen.

* * *

Am 1. Dezember beging unter zahlreicher Beteiligung aus Schiffahrtskreisen die bekannte Deutsche Seemannsschule zu Waltershof das 42. Stiftungsfest. In dieser Anstalt haben wir bekanntlich einen Vorgänger der Schulschiffsbewegung und ein Institut zu sehen, daß im Laufe der Jahre unter Leitung seines bewährten Direktors, Kapt. Mathiessen,

eine grosse Anzahl hervorragender Kräfte der deutschen Handelsmarine zugeführt hat. Wenn nicht auch aus anderem so schon aus diesem Grunde haben wir Ursache, der Deutschen Seemannsschule zu Waltershof unsere Glückwünsche zu ihrem 42. Geburtstage auszusprechen.

* * *

Der Dampfer Hellas der Hamburg-Amerika-Linie sichtete auf seiner letzten Reise von Hongkong nach Yokohama am 3. Oktober nachmittags — während der beiden vorhergehenden Tage war schwerer N.O.-Sturm mit gewaltiger See gewesen — ein voll Wasser treibendes Fischerboot, auf dem sich 12 japanische Fischer befanden. Die Hellas setzte sofort ein Boot aus, holte die Leute an Bord und brachte sie nach Yokohama.

* * *

Ausland.

Eine Differenzierung der Frachtraten für Segelschiffe hat die »Internationale Segelschiffsreeder-Union« auf ihrem letzten Pariser Kongreß in der Weise angenommen, daß die Minimalraten nur für Schiffe bis zu 2500 Tons Ladefähigkeit gelten, während größere Schiffe für die ganze Ladung eine Rate annehmen können, die sich auf der Basis von $1^{1}/_{2}d$ für jede 250 Tons dw. über 2500 Tons hinaus reduziert. Diese Änderung gilt für alle vom 1. Dezember ab geschlossenen Charterungen. Fernet darf nach einem weiteren Beschluss bei allen Reisen, für die Minimalraten gelten, kein »despatchmoney« bewilligt werden.

* * *

Am Seeverkehr von Indien waren beteiligt (1. Juli bis 30. Juni):

	1900/01	1901/02	1902/03	1903/04
Englische Schiffe . . .	8302	8613	9089	6530
Deutsche „ . . .	232	270	325	394
Norwegische „ . . .	28	78	118	173
Französische „ . . .	145	149	157	143
Oest.-Ung. „ . . .	147	164	142	134
Italienische „ . . .	60	60	54	63

Vermischtes.

Signalstation auf den Kuhwärder Häfen. Die am 30. November vor der Ausfahrt der Kuhwärder Häfen zwischen »Amalfi« und »Shamrock« passierte Kollision giebt den »Hambg. Nachr.« zu Bemerkungen Anlaß, die in ihrer Quintessenz dasselbe Ziel anstreben, das wir in unserem Leitartikel auf S. 581, der mehrere Tage vor der Kollision geschrieben wurde, verfolgen. Das Hamburger Blatt sagt nach Schilderung der Verhältnisse, durch die die Kollision veranlaßt wurde: »Es ist daher notwendig, daß die Deputation für Handel und Schiffahrt dahingehend ersucht wird, auf der Spitze des Lotsenhöftes oder aber der Landungsanlage beim Roß eine Signalstation zu errichten, die jedesmal anzeigen soll, daß ein Schiff die Kuhwärderhäfen verlassen will und gleichzeitig angeben muß, ob das betreffende Schiff die oberen Häfen aufsuchen oder aber elbabwärts fahren will. Hätte eine solche Signalstation bestanden, so hätte nach der Darstellung der Beteiligten dieser Schiffsunfall sich wahrscheinlich nicht ereignet.«

Selbstleuchtende Rettungsbojen. Am 28. November bot sich dem Reichskommissar beim Seeamt zu Hamburg wieder zu der Bemerkung Gelegenheit, daß — es handelte sich um mehrere Schiffe und um den Unfall einer Person — der Verunglückte vielleicht hätte geborgen werden können, wenn eine selbstleuchtende Rettungsboje auf irgend einem der Schiffe an Bord gewesen wäre. Und wieder hat das Seeamt zu Hamburg diesen Einwand des Reichskommissar in seinem Spruch unberücksichtigt gelassen. Im Anschluß hieran mag die Mitteilung am Platze sein, daß, wie die Hamburgische Tagespresse schreibt die letzten drei mit Truppen nach Swakopmund abgeschickten Woermanndampfer je mit einer Acetylen Nacht-Rettungsboje versehen waren

Zur Lage der Segelschiffsreederei bemerkt der Vorstand der Reederei A.-G. »Brema«, Bremen, in seinem Jahresbericht:

Man ist allgemein zu der Erkenntnis gekommen, daß versucht werden müsse, der schon seit längerer Zeit auf dem Frachtenmarkt lastenden Depression durch Festsetzung von Minimalraten entgegen zu wirken. Aus dieser Erkenntnis ist die vor einigen Monaten gegründete »Sailingship Owners International Union« hervorgegangen, der bis soweit etwa 80 pZt. aller englischen, französischen und deutschen Reeder angehören und der neben anderen bremischen Segelschiffseigentümern auch unsere Gesellschaft beigetreten ist. Diese Vereinigung hat für einige Hauptverschiffungshäfen für die Rückreisen Minimalfrachten etabliert, unter denen die »Union«-Schiffe keine Charters abschließen dürfen. Die Gründung der »Union« hat sich bereits als nützlich erwiesen, denn die Befrachter sind dadurch in vielen Fällen schon genötigt worden, die von ihr stipulierten Frachten anzulegen. Die Minimalfrachten in Verbindung mit den zur Zeit bestehenden unbefriedigenden Ausfrachten decken indes kaum die Kosten, sodaß zu wünschen ist, daß eine baldige Besserung darüber hinaus eintreten möge.

Prüfungswesen. An der Seefahrtsschule in Bremen wird am Donnerstag, den 15. Dezember, vormittags 9 Uhr, eine Prüfung zum Seesteuermann beginnen. Anmeldungen unter Einreichung der erforderlichen Nachweise bis spätestens zum 10. Dezember sind an Herrn Prof. Dr. Shilling den Vorsitzer der Prüfungskommission, zu richten.

Hamburgische Hafenverhältnisse. Der gewaltige, alle modernen Hilfsmittel der Technik in Anspruch nehmende hamburgische Hafen, der Stolz Hamburgs, bringt der hamburgischen Staatskasse bekanntlich alljährlich erhebliche Einnahmen, andererseits aber erfordert er natürlich auch unausgesetzt bedeutende Ausgaben zu seiner Bedienung, Instandhaltung und weiteren Ausgestaltung. So beabsichtigt der Hamburgische Staat im Jahre 1905 laut seinem Voranschlag hauptsächlich die folgenden außergewöhnlichen, aus Anleihen zu bestreitenden Hafenbauten auszuführen: den Ausbau des Petersenquais für 45 000 Mark, des Kirchenpauerquais für 400 000 Mark, die Regulierung des Elbfahrwassers und Anlage von Löschplätzen vor Finkenwärder für 70 000 Mark. Für den Kanal bei Tiefstack sollen 160 000 Mark, für die staatlichen Häfen auf Kuhwärder 100 000 Mark, für den Hafen der Hamburg-Amerika Linie, dessen Kosten die Gesellschaft zu verzinsen hat, noch 2 000 000 Mark, für die Hafenerweiterung am Kleinen Grasbrook 305 000 Mark, für die Verlängerung des Kohlenschiffhafens 410 000 Mark, für die Regulierung des Elbfahrwassers von Neumühlen bis Lühersand 1 495 000 Mark und endlich für Wasserstraße und Gleisanschluß auf der Peute 4 500 000 Mark ausgegeben werden. Die Gesamtausgaben dieses Titels belaufen sich auf über $9^{1}/_{2}$ Millionen Mark gegen annähernd $6^{1}/_{2}$ Milionen Mark, die auch im Entwurf für 1904 vorgesehen waren. Der Hafenbau in Cuxhaven wird im Jahre 1905 noch 43 562 Mark erfordern.

Optische Täuschungen. Interessante Beobachtungen über eine optische Täuschung gibt, wie die »N. H. B.« schreibt, der »Lloyd Anversois«. »Seit die Bogen unserer Brücken«, schreibt das Blatt, »für die Schiffahrt bezeichnet werden durch Gaslampen mit einem roten Glase auf der Außenseite der Brücke und einem weißen Glase nach der Innenseite zu, kann man dort eine Absorption der leuchtenden Strahlen durch das rote Glas konstatieren, ein Phänomen, das den Photographen wohl bekannt ist. Wenn ein Beobachter beispielsweise in

Antwerpen am Abend die Brücke der »Heiligen Väter« überschreitet, hat er die Seitenansicht des Pont des Arts; zuerst sieht er dann weit von einander getrennt das rote Außenglas einer Gaslaterne und das weiße Innenglas derjenigen Laterne, die sich auf der entgegengesetzten Seite der Brücke befindet. Je weiter er seinen Weg verfolgt, scheinen sich die beiden Laternen einander zu nähern, und es kommt ein Moment, wo die beiden Laternen sich zu berühren scheinen; in diesem Augenblick verschwindet vollständig das rote Licht und der Zuschauer hat den absoluten Eindruck einer einzigen Gaslaterne mit weissem Licht. Noch einige Schritte weiter, wenn die ihm nächste Gaslaterne die andere vollständig bedeckt, erscheint plötzlich das rote Licht wieder, um aufs neue zu verschwinden, wenn noch ein bischen weiter dieselbe Erscheinung sich in umgekehrter Weise durch das Verschwinden des weißen Strahlenbüschels wiederholt. Endlich erscheint das rote Licht zum dritten Male definitiv wieder, wenn die beiden Laternen sich von einander trennen und sich zu entfernen scheinen, je nachdem der Beobachter seinen Weg fortsetzt. Diese eigentümliche Erscheinung gibt zu einigen Ueberlegungen Veranlassung. Man hat oft gelegentlich eines Eisenbahnunfalles davon reden hören, daß der Lokomotivführer behauptete, daß das Signal offen war, d. h. ein weißes Feuer zeigte, während der Weichensteller aussagte, daß es geschlossen war, d. h. ein rotes Feuer zeigte. Ebenso kommt es vor, daß bei einer Schiffskollision der Lotse des einen Schiffes das rote Backbordfeuer, das die Position des anderen Fahrzeuges anzeigen mußte, nicht bemerkt haben will. Wer will uns nun sagen, daß in dem einen oder dem anderen Falle der Lokomotivführer und der Lotse nicht durch eine ähnliche Erscheinung, wie die von uns beschriebene, getäuscht wurde, indem eine zufällige Berührung des roten Lichtes des Signals mit den Strahlen irgend eines weißen Feuers (Lampe eines Bahnhofes, eines Wohnhauses oder im Innern eines Schiffes) stattgefunden hat? In diesem Falle wäre das rote Licht für die Leute gerade in dem Augenblick aufgehoben gewesen, obgleich in Wirklichkeit sie es ohne Unterbrechung in ihrem Gesichtskreise hatten und sogar in näherer Entfernung von ihnen, als sich die weißen befanden, die jenes verschleierten. Es ist dies ein wichtiger Punkt, der angesichts der Verantwortlichkeit für Unfälle noch nicht genügend gewürdigt worden ist.«

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 28. November. Nach Erledigung der Eingänge teilte der Vorsitzende mit, daß sich Herr Direktor Plass zu einem Vortrage über die »Geschichte des Schiffahrtswesens« bereit erklärt habe. Ein Vorschlag, der lebhafte Zustimmung fand, und der nach dem Vereinstage verwirklicht werden soll. Die Versammlung setzte sodann die Weiterberatung über den Entwurf des Statuts vom Deutschen Nautischen Verein fort und beendigte die erste Lesung. Zu Mitgliedern einer Kommission mit dem Auftrage, einen Wahlaufsatz für den Vorstand für nächste Sitzung aufzustellen, wurden die Herren Böger, Elson, Grywasz, Rosenstiel und Struck gewählt. Nächste Sitzung am 5. Dezember.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 30. November. Als Mitglied wird Herr Kapt. Kollmann, D. »Horn« aufgenommen und hierauf, nach Erledigung einer vorläufig als intern betrachteten Angelegenheit, zu der Auslegung des Art 28 durch das hanseatische Oberlandesgericht gesprochen. (S. 582. D. R.) In einer recht lebhaften Auseinandersetzung wurde anerkannt, daß die Auffassung des Hohen Gerichtes in Seeschifferkreisen angenehm empfunden werden müsse. falle durch sie doch die Verpflichtung weg, jede Kursänderung einem ansichtigen Schiffe durch Signale anzuzeigen. Ohne Zweifel habe der Gesetzgeber auch nur dann die Abgabe eines Signals gefordert, wenn durch die Kursänderung ein Ausweichemanöver zur Verhütung einer Kollision vorgenommen werden solle. Auch die im Anschluß an dieses Urteil vom Oberlandesgericht abgegebene Erklärung über Warnungspfiffe, über den Grad ihrer Giltigkeit und ihrer Nichtberechtigung, beschäftigte die Versammlung. Beschlossen wurde, in nächster Sitzung darauf zurückzukommen und die Frage in Gemeinschaft mit den laut Signalbuch erlaubten Warnungssignalen zu behandeln. Ebenfalls wird sich der Verein in nächster Sitzung mit der Zweckmäßigkeit einer Signalstation an der Einfahrt der Kuhwärder Häfen und im Anschluß daran mit der Frage beschäftigen: ob und welche Maßnahmen vorzuschlagen seien, um Verkehrsstörungen oder Unglücksfälle an dem Schnittpunkte der Hafeneinfahrt mit der Elbe (Kuhwärder) zu vermeiden. — Nächste Sitzung am 7. Dezember.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 24. November abgehaltenen Versammlung wurden 13 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Von der Nebenstelle des Vereins in Hongkong war ein Bericht eingegangen, daß die Einrichtung sich dort in jeder Beziehung vorzüglich bewähre. Durch ein eigenes großes Lesezimmer, welches im Occidental Hotel, Kowloon eingerichtet ist, sei der Betrieb in Hongkong weiterhin zur Zufriedenheit aller Mitglieder erweitert worden. Auf der Tagesordnung standen 2 Punkte interner Natur, welche eine ausgedehnte Diskussion nach sich zogen.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Oktober 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläfeke & Hennings, Schiffsmakler Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1015	mit	395 094	t N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	840	»	39 752	»
Leichterfahrzeuge	153	»	50 616	»
Zus.	2008	»	485 462	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	1032	Fahrzeuge	mit	216 883	t N.-R.
belgischer	»	3	»	»	966	»
britischer	»	45	»	»	44 453	·
dänischer	»	113	»	»	53 189	»
schwedischer	»	78	»	»	27 907	»
norwegischer	»	47	»	»	24 431	»
französischer	»	—	»	»	—	»
russischer incl. finn.	»	35	»	»	32 457	»
niederländischer	»	12	»	»	8 351	»
div. Flaggen	»	7	»	»	8 659	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . . 2761 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . . 36 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	10 Std.	20 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	12 »	44 »
» » » 7,0—8,5 » »	12 »	41 »
» Schleppzüge	21 »	31 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	22 Min.
	ausgehend:	16 »
in Holtenau	eingehend:	19 »
	ausgehend:	16 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit. . . . . 392 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . 347 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 17 Tagen.

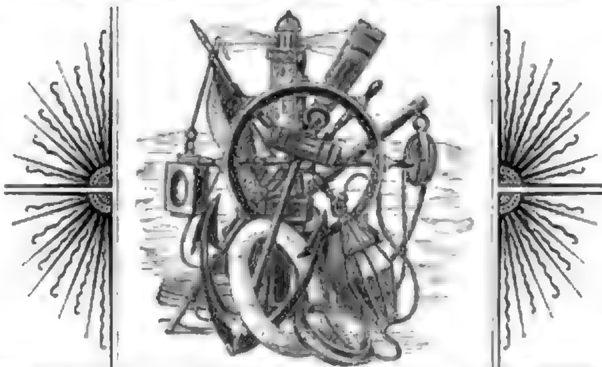
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg an die Deputation für Handel und Schiffahrt, Hamburg, betrifft Beisitzer zum Seeamt Hamburg.

Hamburg, den 24. Oktober 1904.

Der verehrlichen Deputation für Handel und Schiffahrt gestatten wir uns ganz ergebenst Folgendes zu unterbreiten:

Wir erhielten wieder, wie auch im vorigen Jahre, durch eine dritte Person, nämlich durch den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, die Liste der durch das Seeamt in Vorschlag gebrachten Beisitzer zum Seeamte für das Jahr 1905. Wir gestatten uns, nochmals die ergebenste Bitte auszusprechen, die verehrliche Deputation für Handel und Schiffahrt möge geneigtest prüfen, ob es nicht angängig ist, uns die Liste direkt zustellen zu lassen, schon um die durch das Cirkulieren der einen Liste sehr eingeengte Zeit etwas zu erweitern.

Zu unserm größten Bedauern sind auch unsere Wünsche in bezug auf Ergänzung der Vorschlagsliste mit Schiffsoffizieren als Beisitzer für das Jahr 1904 nicht berücksichtigt worden. Gerade in diesem Jahre ist nun deutlicher als je die Notwendigkeit hervorgetreten, auch Schiffsoffiere zu Beisitzern im Seeamte heranzuziehen, nachdem wir uns auch schon im Jahre 1901 mit einem diesbezüglichen Gesuch an Einen Hohen Senat gewandt hatten.

Wir gestatten uns deshalb, als Ergänzung zu der Vorschlagsliste des Seeamtes für das Jahr 1905 Herren vorzuschlagen, indem wir die ergebenste Bitte daran knüpfen, die verehrliche Deputation möge unsere Wünsche geneigtest berücksichtigen. (Hier folgen die Namen der vorgeschlagenen Herren.)

Antwort der Deputation für Handel und Schiffahrt.

(Auszug aus dem Protokoll der Deputation für Handel und Schiffahrt.)

Hamburg, den 8. November 1904.

Es wird vorgelegt:

Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg vom 24. Okt. d. J., betreffend Zustellung der Liste der Beisitzer des Seeamtes und Berücksichtigung der Wünsche des Vereins in bezug auf Zuziehung von Schiffsoffizieren als Beisitzer.

Beschlossen: Dem Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu eröffnen, der Senat als Aufsichtsbehörde für das Seeamt stelle die Liste der Beisitzer des Seeamts auf.

Die Deputation habe sich lediglich zu den in bezug auf das Beisitzeramt gemachten Vorschlägen dem Senat gegenüber gutachtlich zu äußern. Zum Zwecke der Entgegennahme der Vorschläge des Eingabestellers sei die Deputation bereit, ihm künftighin die vom Seeamt aufgestellte Vorschlagsliste direkt zur Äußerung zuzustellen.

Die Vorschläge des vor Aufstellung der Liste gehörten Reeder-, Schiffer- und Handelsstandes würden von der Deputation gleichmäßig geprüft und dem Senat die geeignetsten Personen zur Aufnahme in die Beisitzerliste empfohlen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 50. **Hamburg, den 10. Dezember.** **41. Jahrgang.**

Auf dem Ausguck.

Kontrebande. — Arbeitsverweigerung.

Daß die neue Seemannsordnung im Vergleich zu ihrer Vorgängerin ein arbeiterfreundliches Gesetz ist, wird nur dort bestritten, wo man von einer solchen Auffassung eine Abnahme Unzufriedener und damit eine Einbuße an Einfluß auf die organisierten Seeleute niederer Chargen befürchtet: im Seemannsverband. Aber auch seine aus Sozialisten reinsten Wassers bestehende Leitung unterläßt nicht, gesinnungstüchtigen und zuverlässigen Mitgliedern die großen Vorzüge des neuen Gesetzes zu offenbaren, damit sie, als Vertraute des Verbandes, aus der gegebenen Sachlage den erforderlichen Nutzen für die Schiffsleute an Bord ziehen. Beinahe auf jedem deutschen Schiff ist unter den Leuten vor dem Mast ein solcher Vertrauensmann. Seine Auffassung über die ihm gewordene Instruktion, sein Temperament, sowie die Art, wie er die Belehrungen auslegt, beeinflussen nicht unwesentlich die Stimmung unter der Mannschaft. Ist er bei einem selbständigen Urteil maßvoll und besonnen, dann kann ein solcher Mann sogar zuweilen nützlich wirken. Ist aber das Gegenteil der Fall, dann wird er zur Geißel und führt die Mannschaft ins Verderben. Nur wenn man die letztere Möglichkeit als gegeben annimmt, sind die Vorfälle erklärlich, die sich vor einigen Wochen an Bord des Dampfers »Elisabeth« im Hafen von Vigo ereignet haben. Ueber sie liegt uns folgender vom Kapitän und I. Steuermann des Schiffes unterzeichneter Bericht vor:

Sonnabend, den 29. Oktober 1904. Das Schiff lag seeklar auf Ordre wartend. Abends 6 Uhr kam die Segelordre und zugleich der Lotse an Bord. Gleich darauf kamen die Mannschaften zu mir und erklärten, daß sie nicht mit dem Schiff in See gehen und abbezahlt werden wollten, weil das Schiff Kontrebande führe und sie sich dadurch in Gefahr setzten. Alles Einreden, daß Kohlen keine Kontrebande, daß wir unter dem Schutze der hiesigen Behörden gelöscht, daß die Klarierungspapiere in Ordnung, war erfolglos. Die Mannschaft bestand hartnäckig darauf, auch nachdem sie auf die Folgen der Weigerung aufmerksam gemacht worden war. Meinem Befehl, das Boot einzusetzen, wurde nicht Folge geleistet. Heißten das Boot mit den Offizieren, Maschinisten, Koch und Stewards. Der Supercargo hatte noch geschäftlich zu tun, sodaß wir erst gegen 9 Uhr abends abdampfen konnten. Heizer und Matrosen weigerten sich, an die Arbeit zu gehen, mit Ausnahme des Matrosen Paul Haak. Alle Vorstellungen nützten nichts. Die Leute weigerten sich wieder, das Boot auszusetzen, um an Land zu fahren. Der Kapitän entschloß sich, den deutschen Konsul an Bord zu bitten. Es wurde spät, da der Konsul in seiner Privatwohnung war. Der deutsche Konsul kam gegen $10^1/_2$ Uhr abends an Bord und stellte den Leuten das Unrechte ihrer Sache vor, mit Androhung der schwersten Folgen einer Weigerung, doch vergebens. Die Leute beharrten auf ihrer Weigerung, nicht mit dem Schiffe zu fahren, die Heizer und Trimmer verließen die Maschine. Das Schiff konnte nicht abfahren. Ich beantrage, die Matrosen (folgen die Namen), die Heizer und Trimmer (folgen die Namen) wegen wiederholter Arbeitsverweigerung, Zurückhaltung des Schiffes durch Zwang und Komplott zu verfolgen, sowie Erstattung aller daraus entstehenden Kosten und Folgen zu fordern.

Sonntag, den 30. Oktober 1904. Lagen unter Dampf. Die Leute verlangten doppelte Gage, wenn sie mit dem Schiff fahren sollten. Ich fuhr an Land, meinem Reeder zu drahten. Der Heizer und der Trimmer wurden aufgefordert, ihre Wachen in der Maschine anzutreten, doch weigerten sie sich zur Verrichtung dieser Arbeit. Dieses ist der gesamten Mannschaft vorgelesen, die Unterschrift ist

von sämtlichen Leuten verweigert, obgleich meine Frage, ob alles richtig und wahr sei, bejaht wurde. Mittags weigerten sich der Heizer und der Trimmer, ihre Wache anzutreten. Die Antwort auf meine Depesche war: Keine Kriegsgefahr vorhanden, außerdem Mannschaft voll und ganz gegen Kriegsgefahr versichert. Ablehne jegliche Gagenerhöhung. — Dieses wurde der Mannschaft mitgeteilt. Dieselbe beharrte hartnäckig auf ihrer Forderung. Ich befahl daher, das Logis klar zu machen und an Land zu gehen und gab dem deutschen Konsul die Sache in die Hände. Musterte drei Heizer, zwei Trimmer und drei Matrosen.

Diese einmütige Verstocktheit der Leute, dieses gemeinsame Festhalten an einer durchaus irrtümlichen Auffassung lässt sich nur erklären, wenn man annimmt, daß die Mannschaft von Personen zu ihrer Handlungsweise überredet worden ist, die auf sie großen Einfluß gehabt haben müssen. Da nun gerade auf Flensburger Schiffen »das Institut der Vertrauensleute« in hoher Blüte steht, wird man folgern dürfen, daß hier ein Abgeordneter des Seemannsverbandes (oder auch mehrere) die Arbeit hinter den Kulissen versah und, da er zur Kategorie 2, zu den Unbesonnenen und Unfähigen gehörte, die Leute ins Verderben zog. Zu dieser Auffassung werden wir auch durch eine Rechtsauskunft über dieselbe Frage im publizistischen Organ des Seemannsverbandes gedrängt. Nicht wegen ihres materiellen Inhalts, den wir durchaus billigen, sondern weil sie gerade jetzt erscheint und den Gedanken nahe legt, daß der Seemannsverband alle Verantwortung für das törichte Vorgehen der »Elisabeth«-Leute von sich abwälzen wolle. Die gekennzeichnete Stelle lautet:

Ist der Schiffsmann verpflichtet, die Reise mit einem Schiff anzutreten, wenn er vor Antritt der Reise erfährt, daß das Schiff Kriegskontrebande führt?

Antwort: Die neue Seemannsordnung gibt dem Schiffsmann kein Recht, in diesem Falle seine Entlassung fordern zu können. Wir würden es auch für sehr gewagt und verhängnisvoll halten, aus diesem Grunde den Dienst- oder Reiseantritt zu verweigern. Uebrigens wird es für die Mannschaft in den allermeisten Fällen äußerst schwer halten, bestimmt in Erfahrung zu bringen, ob das Schiff Kriegskontrebande führt oder nicht, weil heute keine volle Klarheit darüber besteht, was alles unter den Begriff Kriegskontrebande fällt. In der Regel erlassen da die feindlichen Mächte grundverschiedene Verordnungen. Eine einheitliche internationale, für alle Fälle gültige Regel ist da leider noch nicht geschaffen.

Zu dieser Auffassung mußte das Blatt gelangen, weil sich tatsächlich in der ganzen Seemannsordnung nicht ein einziger Paragraph findet, auf den sich die Mannschaft zur Rechtfertigung ihrer Handlungsweise hätte berufen können. Dagegen haben die Leute die klaren Bestimmungen der §§ 28, 33, 34 Abs. 1, 85 Abs. 2, 100, 101, 129 Abs. 3 in einer Weise verletzt, wie es wohl und glücklicherweise selten vorkommt. Geradezu unverständlich ist die völlige Ignorierung des § 74, der einzeln alle Fälle des Rücktrittsrechts eines Schiffsmannes vom Vertrage aufzählt, aber mit keinem Wort das Führen von Kontrebande als Grund, die Entlassung fordern zu dürfen, anführt. Ebensowenig wie § 77, der ausdrücklich vom Rücktrittsrecht des Schiffsmannes im Auslande, wo sich »Elisabeth« doch aufhielt, spricht. Unwillkürlich entsteht im Hinblick auf diese Sachlage die Frage nach den Gründen der Schiffsleute für ihre folgenschwere Handlungsweise. Auf welche Rechtsbestimmung haben sie sich gestützt, was war die Ursache ihres Vorgehens, welches Leitmotiv trieb sie zu ihrer Haltung? Sie sind darnach gefragt worden und vermochten nichts irgendwie stichhaltiges zu erwidern. — Wie wir erfahren, sollen sich die Gerichte mit dieser groben Verletzung der Disziplinarvorschriften beschäftigen und sie werden wahrscheinlich zu einer hohen Bestrafung der Mannschaft der »Elisabeth« gelangen. Für die betörten Leute ist das sehr bedauerlich, es läßt sich aber nicht ändern. Immerhin verdienen sie Mitleid und haben ein Anrecht auf Berücksichtigung »mildernder Umstände«, im Gegensatz zu dem Rädelsführer, auf den die ganze Schwere des Gesetzes Anwendung finden müßte. Der durch die Arbeitsverweigerung schwer geschädigte Reeder kann verlangen, daß hier ein Beispiel statuiert wird.

* * *

Eine Semaphorstation in der Einfahrt zu den Kuhwärder Häfen.

Hierzu schreibt uns der Böschlotse Herr Kapitän W. Seeth: »Den Leitartikel über dieses Thema in Ihrer geschätzten nautischen Zeitschrift »Hansa« habe ich mit vollem Interesse gelesen und stimme auch ganz und in allen Punkten dem zu. Etwas Verwunderung hat nur der letzte Passus bei mir hervorgerufen, wo Bedenken gegen die Semaphorstation geltend gemacht wurden. Diese Bedenken sind aber hinfällig, denn alle Dampfer, die die Kuhwärderhäfen oder den Kohlenhafen verlassen, sind unter Assistenz von Schleppern und es wird ihnen nicht schwer, das Schiff, zumal wo es noch im Stillwasser liegt, zu halten. Es ist als selbstverständlich zu betrachten, daß das Signal nicht mehr dann gesetzt werden darf, wenn das Schiff sich schon in der Einfahrt befindet; es würde dann seinen Zweck verfehlen. Ich verweise auf das Semaphor in Brunsbüttel bei der Einfahrt in den Kaiser Wilhelm-Kanal, wo es vortreffliche Dienste leistet; und so notwendig wie dort, wenn nicht noch notwendiger, ist es auch bei der Einfahrt in den Kuhwärderhafen. Nur durch diese Ordnung können in Zukunft schwere Kollissionen vermieden werden.«

* * *

„Küstenfahrt."

Unter diesem Titel war in No. 48 am Schlusse eines Artikels gesagt worden, daß auch die Fahrt in der Ostsee nördlich von 61° Breite zur Mittleren Fahrt zähle. Dieses trifft nicht zu. Die Ostseefahrt

gehört ganz zur Kleinen Fahrt und nur die Nordsee ist im Norden gegen den offenen Atlantik durch die künstlich gesetzlich festgelegte Grenze von 61° Nord Breite beschränkt. Durch diese Einschränkung bleibt aber der Hauptzweck jenes Artikels unberührt, nämlich der Umstand, daß die Fahrzeit in einer Fahrt nördlich von einer Luftlinie Gothenburg—Kalmar—Oeland in der Ostsee anrechnungsfähig für Steuerleute auf Schiffen von mehr als 400 Kbm Bruttoraumgehalt ist.

Deutsche Konsulatsgebühren.

Im Laufe der Zeit sind die meisten Gesetze, die kurz nach der Gründung des Deutschen Reiches entstanden, durch die gesetzgebenden Körperschaften einer Revision unterworfen worden. Einer solchen Nachprüfung und Anpassung an die tatsächlichen Verhältnisse hat sich jedoch bislang der deutsche Konsulatsgebührentarif vom 1. Juli 1872 nicht zu erfreuen gehabt. Die Anregungen dazu fehlten keineswegs. Die deutsche Schiffahrt ist in erster Linie an den konsularischen Gebührensätzen interessiert und es darf deshalb nicht verwundern, wenn aus diesen Kreisen heraus vornehmlich der Wunsch nach einer Revision des Gebührentarifes laut wurde.

Die Delegiertenkonferenz der norddeutschen Seehandelsplätze befaßte sich bereits 1887 mit dieser Frage; dann noch besonders der Verein Hamburger Reeder. Auf dem 26. Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins im Februar 1895 wurde die Frage der Ermäßigung der Konsulatsgebühren eingehend erörtert und eine Resolution gefaßt, die folgenden Wortlaut hatte:

»Die in dem Tarif zu dem Gesetze betreffend die Gebühren und Kosten bei den Deutschen Konsulaten vom 1. Juli 1872 unter No. 30 b festgesetzte Schiffsexpeditions-Gebühr von $^1/_4$ Silbergroschen für die Gewichtstonne von 2,12 cbm in Häfen Europas, mit Ausnahme der Türkei (und deren Vasallenstaaten: Bulgarien sowie bis 1878 auch Serbien und Rumänien. D. Verf.) und von $^1/_2$ Silbergroschen für die Tonne in anderen Häfen, ist eine empfindliche, sachlich nicht gerechtfertigte Belastung der deutschen Schiffahrt.

Seit Erlaß des Tarifes hat sich durch die veränderten Verkehrsverhältnisse, welche das Anlaufen zahlreicher Häfen zur Folge haben, die Last erheblich gesteigert, während sie andererseits durch das bedeutende Zurückgehen der Frachten fühlbarer geworden ist.

Die Bemessung der Gebühr ist unzweckmäßig, weil sie auf einer nicht mehr bestehenden Münze, einer sonst nirgends mehr vorkommenden Gewichts- oder Maßeinheit beruht und eine Unterscheidung trifft nach der für diese Frage unerheblichen, inzwischen veränderten, politischen Gestaltung.

Der Deutsche Nautische Verein richtet daher an die Reichsregierung das Ersuchen, baldmöglichst eine Änderung des Tarifes herbeizuführen, durch welche die Expeditionsgebühr auf höchstens 1 Pf. für die britische Registertonne ermäßigt wird.

Nach dem Vorgange des Gebührentarifes für die Königlich Preußischen Konsulate vom 10. Mai 1832 sollte von der Erhebung der Gebühr abgesehen und nur die Gebühren für besondere Dienstleistungen erhoben werden, wenn der Sitz des Konsulats sich nicht an dem Hafenplatze befindet, wo der Schiffer der Meldepflicht zu genügen hat.«

Im Jahre 1900 erörterte man auf regierungsseitige Anregung in Schiffahrtskreisen die Frage, ob eine Herabsetzung der Expeditionsgebühren für die Schiffe auch dann noch wünschenswert erscheine, wenn gleichzeitig die Erhebung der Gebühren bereits bei einem 36- oder 24 stündigen Aufenthalt bestimmt würde. Die Flensburger Handelskammer gab damals ihr Gutachten dahin ab, daß es für die Reedereien ihres Bezirkes gleichgültig sei, wenn die Ermäßigung der Expeditionsgebühr abhängig gemacht würde von einer wesentlichen Herabsetzung der 48 stündigen Aufenthaltsfrist. Diese Frist werde fast immer beim Löschen oder Laden überschritten. Allein, diese milde Auffassung der genannten Handelskammer hinsichtlich der Meldepflicht und der daraus resultierenden Gebührenerhebung ist keineswegs von allen anderen Schiffahrtsvertretungen geteilt worden. Die Hamburger Handelskammer insbesondere widersprach entschieden dem Vorschlage, den aus einer Ermäßigung der Abgaben sich ergebenden Einnahmeausfall durch Abkürzung der meldepflichtfreien Aufenthaltszeit in einem Hafen von 48 auf 36 oder 24 Stunden wieder einzubringen; dadurch würde die Last gerade für die regelmäßigen Linien, deren Schiffe eine große Anzahl von Häfen anlaufen müssen und deshalb am schwersten von ihr betroffen, noch erhöht werden.

Die damaligen Erhebungen der Reichs- und Staatsbehörden haben zu einem positiven Resultat nicht geführt. Ein befriedigendes Ergebnis für die Schiffahrtskreise war auch kaum zu erwarten, weil der preußische Handelsminister in einem Erlaß vom 31. August 1900 im Voraus betont hatte, daß bei einer anderweitigen Regelung der Gebühr vom Standpunkt der Konsularverwaltung Wert darauf gelegt werden müsse, daß eine wesentliche Verminderung der gesamten Gebühreneinnahmen bei unseren Konsulaten nicht eintrete; zumal die

Wahlkonsuln zur Deckung ihrer Unkosten und als Entschädigung für ihre Mühewaltung wesentlich auf die Einnahmen aus den Schiffsgebühren angewiesen seien. Von diesem Standpunkte wäre es als irrtümlich anzusehen, die Expeditionsgebühr, die jetzt nach der Ladefähigkeit des Schiffes bemessen werde, entsprechend früher geltend gemachten Wünschen der Schiffahrtskreise nach dem Vorgange Großbritanniens und der Niederlande durch eine feste Gebühr zu ersetzen.

Neuerdings hat wieder die Flensburger Handelskammer — unter besonderer Berufung auf die ungünstige Geschäftslage bei den Reedereien ihres Bezirks — eine Eingabe an den preußischen Handelsminister gerichtet, die wiederum bezweckt, eine Ermäßigung der Schiffs-Expeditionsgebühr, sowie der Gebühren für An- und Abmusterung bei den Deutschen Konsulaten herbeizuführen. —

Welche Gebühren werden nun tatsächlich jetzt bei den Deutschen Konsulaten erhoben?

Nach der bereits erwähnten Position 30 b des Konsulats-Gebührentarifs gelangen in der Praxis zur Berechnung für Expedition eines Schiffes: für je 2,12 cbm des Netto-Raumgehaltes

a) in Europa (außer Türkei und Bulgarien) $2^1/_2$ Pf., doch nicht unter 50 Pf. im ganzen;
b) außerhalb Europas, sowie in der Türkei und Bulgarien 5 Pf., doch nicht unter 1 Mk. im ganzen.

Die Maßeinheit von 2,12 cbm steht einzig da, sie bedeutet eine Umrechnung der früheren Einheit von 2000 Pfund, die noch weniger zeitgemäß wäre und die früher auch zu mancherlei Irrtümern Anlaß gegeben hat.

Hiernach hat z. B. ein Dampfer wie die »Pennsylvania« der Hamburg-Amerika-Linie Mk. 569.69, »Edfu« der Kosmos-Linie Mk. 256.50, »Rostock« der Deutsch-Austral-D.-G. Mk. 192.69 Konsulats-Expeditionsgebühr in außereuropäischen Häfen zu bezahlen.

Die Expeditionsgebühr wird entrichtet für Attestierung der Schiffsmeldung und Abmeldung, Aufbewahrung und Bescheinigung der Schiffspapiere, Erteilung von Auskunft an Schiffer und Mannschaft, sowie sonstige Dienstleistungen im Interesse derselben, für welche keine besonderen Gebühren ausgesetzt sind. Schiffe, welche in demselben Kalenderjahre denselben Hafen wieder besuchen, zahlen bei der zweiten und jeder folgenden Fahrt die Hälfte des tarifmässigen Satzes, doch nicht unter 50 Pf. resp. 1 Mk. (vorausgesetzt aber, daß im laufenden Kalenderjahre der volle tarifmäßige Satz bereits einmal bezahlt ist), und in demselben Kalenderjahre nicht mehr als das Vierfache des tarifmäßigen Satzes. Schiffe, welche in den Hafen zum Zwecke des Löschens einlaufen, jedoch wegen erhaltener anderweitiger Bestimmung ohne vorgenommenes Löschen wieder absegeln, oder welche wegen Sturm, Havarie, Kriegsgefahr usw. in den Hafen als Nothafen einlaufen, zahlen die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, doch nicht unter 50 Pf. resp. 1 Mk.

In den Fällen, wo der Schiffer zur Meldung nicht verpflichtet ist, sowie bei Schiffen, die in den Hafen nur mit Ballast einlaufen und mit Ballast wieder ausgehen, sind Gebühren nur insoweit zu entrichten, als die Amtstätigkeit des Konsuls besonders in Anspruch genommen wird.

Ein Schiff, das nicht meldepflichtig ist, wird in der Regel auch keine Expeditionsgebühren an das Konsulat zu entrichten haben. Die Meldepflicht des Schiffers ist geregelt durch Reichsgesetz vom 25. März 1880 und Kaiserliche Verordnung von 28. Juli desselben Jahres. Trotzdem also das Gesetz jüngeren Datums ist als der Gebührentarif, sind dennoch einzelne Bestimmungen so wenig zeitgemäß, daß sie praktisch gar nicht immer ausgeführt werden können. Der Führer eines deutschen Kauffahrteischiffes ist danach verpflichtet, die Ankunft des Schiffes in einem zu dem Amtsbezirke eines Deutschen Konsulats gehörigen Hafen und den Abgang des Schiffes aus einem solchen Hafen dem Konsul mündlich oder schriftlich zu melden. Die Meldung der Ankunft hat innerhalb der beiden nächstfolgenden Tage, die Meldung des Abganges vor der Abfahrt des Schiffes zu geschehen. Die Meldung muß vom Schiffsführer erfolgen, kann also nicht vom Reeder oder dessen Agenten im Namen des Schiffsführers beschafft werden. Der Kapitän kann die Meldung mündlich erstatten, ist aber zum persönlichen Erscheinen auf dem Konsulat nicht verpflichtet. Das Letztere wäre in vielen Fällen überhaupt unmöglich, besonders dann, wenn das Konsulat seinen Sitz nicht an dem betreffenden Hafenplatz hat. Ebensowenig ist es immer angängig, die Abfahrtsmeldung vor der Abfahrt des Schiffes zu erstatten; man bedenke, wenn ein Schiff auf einer offenen Seereede löscht oder ladet! Letztere wird im Sinne des Gesetzes einem Hafen aber durchaus gleichgeachtet.

Die Meldungen sind u. a. besonders dann nicht erforderlich, wenn das Schiff den Hafen nur angelaufen hat, um Personen oder Ladung einzunehmen oder abzusetzen, sofern der hiermit verbundene Aufenthalt nicht länger als 48 Stunden währt. —

Welcher Zweck wird tatsächlich durch die An- und Abmeldung beim Konsulat erzielt? — Es soll eine einwandfreie Statistik des Verkehrs der deutschen Flagge geschaffen werden! Theoretisch mag diese Auffassung haltbar sein; praktisch nicht. Will der Konsul eine genaue Verkehrs-Uebersicht haben, so muß er unbedingt auch diejenigen Schiffe verzeichnen, die die Häfen seines Bezirks mit weniger als 48stündigem Aufenthalt besuchen; das ist aber nur möglich mit Unterstützung der Reeder. Tatsächlich werden z. B. in Hamburg die Reeder alljährlich durch die Deputation für Handel und Schiffahrt ersucht, zu Zwecken der Reichsstatistik genau anzugeben, welche Häfen die einzelnen Schiffe im voraufgegangenen Jahre angelaufen haben. Es dürfte deshalb weit zweck-

entsprechender sein, dieses System etwas weiter auszubauen und dagegen die Verpflichtung zur Meldung bei den Konsulaten ganz wegfallen zu lassen.

Doch, die Expeditionsgebühr wird auch mit entrichtet für Aufbewahrung und Bescheinigung der Schiffspapiere, wenn der Konsul in dem Hafen, den das Schiff besucht, seinen Wohnsitz hat; aber auch nur dann. Da im andern Falle auf die Bescheinigung der Schiffspapiere verzichtet wird oder vielmehr verzichtet werden muß, kann von einem tatsächlichen Bedürfnis zu dieser Maßregel wohl kaum die Rede sein.

Es bleibt somit als Gegenleistung für die Expeditionsgebühren in Wirklichkeit lediglich die Auskunftserteilung an Schiffer und Mannschaft übrig. Soweit ersterer in Betracht kommt, erscheint eine Vergütung für eine etwaige Auskunftserteilung berechtigt; aber es ist doch immerhin fraglich, wie oft und in welchem Umfange derartige Auskünfte gewünscht werden. Bei regelmäßigen Linien, die ihr Verkehrsgebiet genau kennen, werden solche Fälle allzuoft kaum vorkommen; aber dennoch sollten diese Gebühren regelmäßig bezahlt werden? Sofern nun schon die Reichsregierung es ablehnen würde, nur für tatsächliche Leistungen der Konsulatsbehörden Gebühren zu erheben, müßte bei der Neuregelung der Abgaben doch unbedingt in Betracht gezogen werden, daß englischen Schiffen für den festen Satz von sh. 2/6 d. pro Schiff seitens ihrer Konsulate die gleichen Auskünfte erteilt werden können, wie den deutschen Schiffen bei ihren nationalen Vertretungen im Auslande — nur unter weit grösseren Opfern! Hinsichtlich der Auskunftserteilung an die Mannschaft glauben wir der Meinung Raum geben zu dürfen, daß derartige Auskünfte sich zumeist auf die Ausführung der sozialpolitischen Gesetze erstrecken werden und daß die Kosten dafür von der Allgemeinheit, also vom Reichsfiskus zu tragen sind.

Die Expeditionsgebühr wird rein zu einer statistischen Abgabe, wenn der deutsche Konsul seinen Wohnsitz nicht an dem betreffenden Hafenplatz hat. Die An- und Abmeldung ist bei längerem Aufenthalt als 48 Stunden ordnungsmäßig zu beschaffen, die Gebühren sind tarifmäßig einzusenden und eine Gegenleistung des Konsuls ist garnicht möglich. Zum Beispiel: Im Asowschen Meer liegen die Dampfer bei Tagamog etwa 60 bis 70 Kilometer von der Stadt entfernt; das nächste deutsche Konsulat befindet sich in Rostow am Don, woselbst die An- und Abmeldung, sowie die Gebührenzahlung zu erfolgen hat. Ein persönliches Erscheinen des Kapitäns auf dem Konsulat wäre zunächst mit Extrakosten verknüpft, in den meisten Fällen aber auch garnicht angängig. Trotzdem wird aber — und nach dem Wortlaut des Gesetzes mit Fug und Recht — auf Erfüllung der vorgeschriebenen Formalitäten gedrungen.

Dem Bestreben der Schiffahrtskreise auf Ermäßigung der Konsulatsgebühren wird noch entgegengehalten werden, daß auch die Reedereien unmittelbar die Konsulate um Auskünfte oder Intervention ersuchen; das wird ohne weiteres zuzugeben sein, trifft aber in gleichem Maße auch für unsere heimische Industrie zu, die zu den Kosten der auswärtigen Vertretungen des Reiches besondere Beiträge nicht leistet.

Endlich wäre noch der Einwand zu verzeichnen, daß der Versuch einer Ermäßigung der Expeditionsgebühren an dem System der Wahlkonsuln scheitern müsse. Die Handelskammer in Flensburg bemerkt dazu in der bereits erwähnten Eingabe:

». . . . . . . wir halten eben gerade das für unbillig, daß die Wahlkonsuln im Auslande zur Deckung ihrer Unkosten und als Entschädigung für ihre Mühewaltung wesentlich auf die Einnahmen aus den Schiffsgebühren angewiesen sind. Wenn dieser Grundsatz zur Zeit der Aufstellung des Konsulartarifs vom 1. Juli 1872 vielleicht noch einige Berechtigung hatte, weil tatsächlich den deutschen Konsuln im Auslande ihre Einnahmen im wesentlichen nur von Schiffen zuflossen, so ist das eben im Laufe gerade dieses verflossenen Menschenalters anders geworden, da zahlreiche deutsche Kaufleute und Industrielle im Auslande die Dienste der Konsuln in Anspruch nehmen. Die Lasten müßten also gerechterweise auf diese in gleichem Verhältnisse abgewälzt werden, wodurch eine Entlastung der Schiffe eintreten würde, oder — was bei weitem vorzuziehen wäre — das Reich müsste da, wo die zu zahlenden Gebühren zur Deckung für die Mühewaltung der Konsuln nicht ausreichen, mit seinen Mitteln eintreten. Auch möchten wir doch darauf hinweisen, daß das Amt eines Wahlkonsuls, wenigstens nach den hier gemachten Erfahrungen, ein stark umworbenes zu sein pflegt, und zwar, wie wir vermuten, nicht lediglich um der damit verbundenen Stellung und Ehrung willen, sondern auch mit Rücksicht auf gewisse damit verbundene geschäftliche Vorteile.« . . . .

Die Lage der Reederei erfordert eine Befreiung von Lasten, die der Gerechtigung und Billigkeit nicht mehr entsprechen. Eine völlige Gebührenfreiheit wird aber weder verlangt noch erwartet. Die Einführung der Expeditionsgebühr, wie sie in England besteht, wäre berechtigt und zu wünschen. Die Ermäßigung auf 1 Pf. für die deutsch-englische Netto-Register-Ton Raumgehalt würde aber bereits eine merkliche Entlastung bringen. Bei diesem

Satz hätten an Expeditionsgebühren zu zahlen die vorgenannten 3 Dampfer:

	künftig	gegen jetzt	dagegen ein gleich grosses Schiff unter englischer Flagge
»Pennsylvania«	Mk. 85.27	Mk. 569.69	sh. 2/6 d.
»Edfu«	» 38.39	» 256.50	sh. 2/6 d.
»Rostock«	» 28.84	» 192.69	sh. 2/6 d.

Die Gebührenerhebung müßte aber unbedingt ganz unterbleiben, wenn an dem betreffenden Hafenplatz sich ein Deutsches Konsulat nicht befindet.

Ob allerdings dann bei Bundesrat und Reichstag außer der wesentlichen Herabsetzung der Expeditionsgebühren auch noch eine Ermäßigung der übrigen Tarifsätze, insbesondere der Musterungsabgaben, erreichbar sein wird, erscheint zweifelhaft; dem Wunsche der Flensburger Handelskammer um Verringerung auch dieser Gebühren ist aber jedenfalls durchaus beizupflichten.

P. J. S.-Hamburg.

Verfolgung und Kompensation der Koeffizienten *B* und *C* der halbkreisigen Deviation des Kompasses.

In Nr. 31 der »Lloydnachrichten« 1903 wurde ein von Kapitän Randermann ersonnenes Verfahren veröffentlicht, der Flinderstange für einen Kompaß und Kompaßort im Schiff die richtige Länge zu geben, damit überall auf der Erde die Flinderstange ihren Zweck richtig erfüllt, d. h. den ihr zufallenden Teil der Deviation, herrührend von der Vertikal-Induktion des Erdmagnetismus im weichen Eisen des Schiffskörpers, vollständig aufhebt.

Der Aufsatz war von Herrn Navigationslehrer Dr. Meldau in Bremen verfaßt und mit Erläuterungen versehen, sowie eine Tabelle der Länge der Flinderstange nach Versuchen in Bremen zusammengestellt, beigefügt, so daß jeder Schiffer jetzt imstande ist, diese Kompensation auszuführen und seine Deviation auf sehr kleine Werte zu bringen.

Es erübrigt nun nur noch den Einfluß des halbfesten Magnetismus aufheben zu können und wir werden, wenn letzteres gelingt, ein gutes Teil weiter in der schwierigen Verfolgung der Deviation unserer Kompasse gekommen sein. Auch hiermit sind obengenannte Herren, wie wir erfahren, beschäftigt und haben hoffentlich Erfolg.

Es ist erfreulich, daß man sich jetzt mehr mit diesem Gegenstand befaßt und ist zu hoffen, daß weitere Kreise unter den Schiffern und Navigationslehrern sich darauf werfen. Wir haben es ja in den Mitteln zur Ortsbestimmung durch Ausarbeitung des Standlinienverfahrens zu einer großen Vollkommenheit gebracht und ist unser jüngeres Steuermannspersonal hierin genügend ausgebildet, während die Kenntnisse der Deviation auch unter den jüngeren Herren noch viel zu wünschen übrig lassen.

Zur Bestimmung der Azimuthe haben wir in den letzten Jahren auch in Deutschland berechnete und veröffentlichte Tabellen, (Fulst, Ebsen, Randermann, Bortfeldt) erhalten und sind auch damit vom Ausland unabhängig gemacht. Auch an bequemen deutschen Sternkarten fehlt es nicht, so daß wir jederzeit mit geringer Mühe nach den Gestirnen genau steuern, d. h. unsern Kompaß kontrollieren können.

Vielleicht gelingt es durch Verwendung von schwach oder garnicht magnetisierbaren Materialien zu den Schiffsteilen in der Nähe des Kompasses (Nickelstahl), diesem einen ablenkungsfreien Ort, wie auf den alten kupferfest gebauten Holzschiffen zu geben, was sehr zu wünschen wäre. Aber einstweilen müssen wir noch mit den jetzigen Schiffen rechnen und suchen die vorhandenen Deviationen zu erkennen und möglichst vollständig aufzuheben, zu kompensieren.

Leider ist die im Kompaßbuch der Seewarte (pag. 118/119) und anderen Werken empfohlene systematische Verfolgung der veränderlichen Koeffizienten *B* und *C* der Deviation an Bord deutscher Schiffe meines Wissens verhältnismäßig wenig ausgeführt worden. Vielmehr hat man mit einem ziemlichen Aufwand von Arbeitskraft der jüngeren Herren Kompaßbücher geführt, in denen nur die beobachteten Deviationen auf den gesteuerten Kursen jeder Reise eingetragen werden, die eigentlich sehr wenig bleibenden Wert haben. Tatsächlich hat man auch in der Praxis sich mehr auf die Tagebücher der nächstfrüheren Reisen bezogen, wenn man die Deviation des zu steuernden Kurses wissen wollte.

Um Schlüsse zu ziehen, woher die oft großen Beträge der Deviation in entgegengesetzten hohen magnetischen Breiten, als den, wo die Kompensation des Kompasses ausgeführt war, kommen, muß man fortlaufend die Koeffizienten *B* und *C* bestimmen und diese in geeigneten Tabellen niederlegen.

Das »Schiffstaschenbuch von Bortfeldt« gibt in passender Form Schemata zum Eintragen der Koeffizienten *B* und *C* für verschiedene Reisen und an verschiedenen Orten.

Das Berechnen dieser Koeffizienten selbst ist sehr einfach zu machen, ohne das Schiff weiter als ein paar Strich von seinem anliegenden Kurs abzubringen, und sollte diese Rechnung womöglich täglich, jedenfalls aber bei größerer Veränderung der magnetischen Breite und nach größeren Kursänderungen (letzteres wegen des halbfesten Magnetismus) geschehen.

Die Kenntnis der Koeffizienten *B* und *C* erlaubt es jeden Augenblick, eine genaue Deviationstabelle für alle Kompaßstriche aufzustellen, was beim Einlaufen in Häfen, Straßen usw. von großem Vorteil ist.

Vorausgesetzt ist jedoch, daß für den Kompaß die unveränderlichen Koeffizienten *A*, *E* und *D* bekannt sind und daraus für jeden Strich der Wert der k o n s t a n t e n Deviation festgelegt ist.

Das erwähnte Taschenbuch enthält für diese Rechnungen eine Tabelle zur Eintragung der konstanten Deviation (mit Tinte), und daneben zur Ausrechnung der jeweiligen veränderlichen Deviation und der Summe aus beiden, der gültigen Deviation (mit Bleifeder). Eine nähere Erläuterung derselben dürfte hier überflüssig sein, weil die Tabellen ganz leicht verständlich sind.

Um nun *B* und *C* zu erhalten, braucht man das Schiff nicht etwa immer auf 2 Hauptstriche zu legen, wenngleich dies das einfachste wäre, da man dadurch nach Abzug der konstanten Deviation in der bekannten Weise direkt *B* und *C* erhält. Vorausgesetzt ist natürlich, daß keine Krängungsdeviation zu berücksichtigen ist, was bei Dampfern ja gewöhnlich auch eintritt. Will man also nicht soweit von seinem Kurse abweichen, so legt man das Schiff auf den nächstgelegenen Hauptstrich (*N, O, S* oder *W*) und Hauptzwischenstrich (*NO, SO, SW* oder *NW*), und bestimmt auf beiden die Deviation. Von der erhaltenen Deviation zieht man den konstanten Teil ab, und erhält dann aus dem Hauptstrich direkt den einen Koeffizienten; um den anderen zu erhalten, bedient man sich am einfachsten der Tafeln von Jessen und Läsing, oder man wertet die Formeln:

$$C = \frac{\delta - B \sin z}{\cos z}, \quad \text{resp.} \quad B = \frac{\delta - C \cos z}{\sin z},$$

mit Hülfe der Koppeltafel oder einer Multiplikationstabelle der Sinusse und Cosinusse mit den Koeffizienten, wie sie die neueren nautischen Tafeln enthalten, aus. Die ganze Peilung und Rechnung dauert 5 Minuten, und bringt das Schiff nichts nennenswertes aus seinem Kurs, während man so große Vorteile dadurch erzielt, daß das Verfahren allgemein zu empfehlen ist.

Man braucht auch nicht mal den Hauptzwischenstrich zu nehmen, sofern der gesteuerte Kurs nicht zu nahe an dem Hauptstrich, den man wählt, liegt.

Beispiel:

Man steuert NNO, legt das Schiff auf N und NO und findet:

Deviation auf $N = +3{,}5^\circ$: Abzug für konstante Deviation $= +0.5^\circ$, Rest $+3^\circ$
» » $NO = +2{,}6^\circ$: » » » » $= +0{,}6^\circ$, » $+2^\circ$
Giebt aus Deviation auf N: $C = +3^\circ$.
Um B zu finden hat man:

$$B = \frac{\delta\, NO - C \,.\, \cos NO}{\sin NO} = \frac{+2-2}{2} = 0.$$

Selbstverständlich muß ein etwaiger Einfluß des elektrischen Stroms und der Krängungsfehler berücksichtigt werden. Es ist sehr zu empfehlen, mit den so gefundenen Koeffizienten B und C und der konstanten Deviation jedesmal eine Steuertabelle zusammenzustellen, auch wenn man nicht durch Einlaufen in Häfen, Flüsse, Straßen usw. dazu veranlaßt ist, in denen man verschiedene Kurse nach dem Kompaß steuern muß.

Bei aufmerksamer Betrachtung der Veränderung der Koeffizienten wird man bald wissen, welche Genauigkeit man der daraus gefundenen Deviation beimessen darf, besonders mit Rücksicht auf den halbfesten Magnetismus bei Kursänderungen in gleichbleibender magnetischer Breite.

Der Vergleich der Koeffizienten B und C in sehr verschiedenen magnetischen Breiten erlaubt später die Berechnung der einzelnen Kräfte, welche die Ablenkungen bewirken, und der Größen der Kompaß-Konstanten, aus denen dann eine Vorausberechnung der Deviation für jeden Ort der Erde möglich ist.

Die Kompensation der Koeffizienten B und C erfolgt bekanntlich, soweit es bis jetzt möglich ist, durch feste Magnete und die Flinderstange.

Die festen Magnete heben den ihnen zukommenden Anteil der halbkreisigen Deviation, wenn richtig angebracht, vollständig auf. Auch die Flinderstange läßt sich so anbringen, daß durch ihre Einwirkung der mit der magnetischen Breite veränderliche Teil von B verschwindet, wie Herr Kapitän Randermann nachgewiesen und auf mehreren Schiffen mit Erfolg getan hat. Es bleibt dann nur der Teil der beiden Koeffizienten über, der sich mit jedem länger gesteuerten Kurs des Schiffes ändert.

Es sei in folgendem versucht, die Teile einzeln zu betrachten:

Nennen wir die 3 Teile der Koeffizienten B und C resp. $Bxyz$ und $Cxyz$, also

$$B = Bx + By + Bz = \frac{P}{\lambda} \cdot \frac{1}{H} + \frac{c}{\lambda} \cdot tg\, J - \frac{c}{\lambda}\ sec\, J \,.\, cos\, zp$$

$$C = Cx + Cy + Cz = \frac{Q}{\lambda} \cdot \frac{1}{H} + \frac{f}{\lambda} \cdot tg\, J + \frac{c_{,}}{\lambda} \,.\, sec\, J \,.\, sin\, zp$$

Bx und Cx sind die aus dem festen Magnetismus des Schiffskörper herrührenden Teile, welche in der genauen Formel mit $\frac{P}{\lambda} \cdot \frac{1}{H}$ resp. $\frac{Q}{\lambda} \cdot \frac{1}{H}$ ausgedrückt und durch feste Magnete längsschiffs resp. querschiffs aufgehoben werden. Angenommen, diese Glieder seien gut kompensiert, also für alle Teile der Erde gleich 0, so bleiben nur noch je 2 Glieder über.

By und Cy sind die Teile, welche durch Vertikal-Induktion im weichen Eisen des Schiffskörpers hervorgerufen werden und ändern sich mit der Tangente der Inklination, also der magnetischen Breite. Der Teil Cy, also $\frac{f}{\lambda} \,.\, tg\, J$ ist meistens so klein, daß er vernachlässigt werden kann.

So bliebe zunächst $By = \frac{c}{\lambda} \,.\, tg\, J$ zu betrachten, und es ist hier eine zu lösende Aufgabe B zu bestimmen, wenn der auf dem letztgesteuerten Kurse aufgenommene Teil Bz sich wieder entfernt hat, was nach einiger Zeit (etwa 24 Stunden) gesteuerten Ost- oder Westkurses der Fall ist. Das dann erhaltene B wird ein reines By sein. Haben wir nun ein solches B in unseren Breiten und ein zweites in entgegengesetzten magnetischen Breiten, so können wir die Konstante c der Vertikal-Induktion berechnen:

$$B = \frac{c}{\lambda} \,.\, tang\, J \quad \text{in Nordbreite}$$

$$B_{,} = \frac{c}{\lambda} \,.\, tang\, J_{,} \quad \text{in Südbreite}$$

$$B - B_{,} = \frac{c}{\lambda} \,.\, (tang\, J - tang\, J_{,})$$

$$\frac{c}{\lambda} = \frac{B - B_{,}}{tang\, J - tang\, J_{,}}$$

$$c = \frac{\lambda\,(B - B_{,})}{tang\, J - tang\, J_{,}}$$

Nach den Herren Dr. Meldau und Kapitän Randermann erfolgt die Entwickelung der Formel für c wie folgt: $B = Bx + By + Bz$; es wird das letzte Glied fortgelassen und $B = Bx + By$ gesetzt. λ wird nicht eingesetzt und statt $tang\, J$ die Vertikalkompenente V und Horizontalkompenente H der magnetischen Kraft gesetzt, also

$$B = \frac{P}{H} + \frac{c \,.\, V}{H} \quad \text{Dann ist}$$

$$B \,.\, H = P + c \,.\, V$$
$$B_{,} \,.\, H_{,} = P + c \,.\, V_{,}$$

$$B \,.\, H - B_{,} H_{,} = c\,(V - V_{,})$$

$$c = \frac{B \,.\, H - B_{,} H_{,}}{V - V_{,}} \quad \text{oder da } V = H \,.\, tang\, J \text{ ist}$$

$$= \frac{B \,.\, H - B_{,} H_{,}}{H \,.\, tang\, J - H_{,}\, tang\, J_{,}}$$

Herr Dr. Meldau hat nun in der genannten Lloydzeitung eine Tabelle veröffentlicht, aus der man für den gefundenen Wert von c die Länge der Flinderstange entnehmen und somit instand gesetzt ist, die Kompensation richtig auszuführen.

Die letztgenannte Formel verdient wohl den Vorzug, falls λ nicht bekannt ist, da die Größe von H und J aus den Karten der erdmagnetischen Elemente, die wohl auf jedem modernen Schiff vorhanden (nautische Hülfstafeln) zu entnehmen sind.

Hat man somit Bx und By und Cx entfernt und ist Cy als klein, wie vorausgesetzt, zu vernachlässigen, so hat man nur noch mit den Änderungen von Bz und Cz zu rechnen, die allerdings am schnellsten auftreten und besonders in C leicht Änderungen von ca. 3° in einigen Stunden schon hervorrufen. Es dürfte aber jetzt möglich sein, bis die Mittel zu deren Kompensation gefunden, dieselben leichter rechnerisch zu finden.

Nach der früher erwähnten Formel setzen wir

$$Bz = -\frac{c}{\lambda}\, sec\, J \,.\, cos\, zp$$

$$Cz = +\frac{c_{,}}{\lambda}\, sec\, J \,.\, sin\, zp$$

Haben wir genügend oft und mit Aufmerksamkeit die Koeffizienten B und C nach dem anfangs angegebenen Verfahren bestimmt, (vorausgesetzt, daß Bx, By, Cx und Cy aufgehoben sind) und den vorher gesteuerten Kurs zp, d. h.

denjenigen, auf welchem sich die neuen Koeffizienten gebildet haben, dazu vermerkt, so lassen sich wohl die Konstanten v und $v_{,}$ rechnerisch bestimmen.

Aus beiden Formeln ergibt sich:

$$\frac{v}{\lambda} = -\frac{Bz}{sec\,J\,.\,cos\,z\,p} = -Bz\,.\,cos\,.\,J\,.\,sec\,zp$$

und

$$\frac{v_{,}}{\lambda} = \frac{Cz}{sec\,J\,.\,sin\,z\,p} = Cz\,.\,cos\,J\,.\,cosec\,zp$$

Hat man durch genügende Beobachtungen $\frac{v}{\lambda}$ und $\frac{v_{,}}{\lambda}$ gefunden, so könnte man die Werte von Bz und Cz für alle Kompaßkurse und Inklinationen d. h. magnetische Breiten in geeigneten Zwischenräumen berechnen und in Tabellen niederlegen, aus denen in der Folge bei Kursänderungen die Deviation des Kompasses berichtigt würde.

Anhängend ist eine solche Tabelle für zwei angenommene Werte von $\frac{v}{\lambda}$ und $\frac{v'}{\lambda}$ berechnet.

Sind dem Schiffe von der Seewarte die Kompaßkonstanten $\frac{v}{\lambda}$ und $\frac{v_{,}}{\lambda}$ mitgegeben und in Linienmaß ausgedrückt, so muß man dieselben durch Multiplikation mit $\frac{1}{sin\,1^{0}} = 57{,}3$ in Gradmaß verwandeln, wenn man sich diese Tabelle berechnen will.

Tabelle zur Entnahme der Veränderung von B und C durch den halbfesten Magnetismus für den Kompaß des Schiffes.

Kurswinkel zp	Werte von Bz für $\frac{v}{\lambda} = +0{,}8^{0}$					Werte von Cz für $\frac{v'}{\lambda} = +1{,}8^{0}$				
	Inklination					Inklination				
	80°	60°	40°	20°	0°	80°	60°	40°	20°	0°
	—	—	—	—	—	+	+	+	+	+
N = 0°	4,6°	1,6°	1,1°	0,8°	0,8°	0°	0°	0°	0°	0°
NNO = 22½°	4,2	1,5	1,0	0,7	0,7	4,0	1,4	0,9	0,7	0,7
NO = 45°	3,3	1,1	0,7	0,6	0,6	7,5	2,6	1,7	1,4	1,3
ONO = 67½°	1,8	0,6	0,4	0,3	0,3	9,8	3,4	2,2	1,8	1,7
Ost = 90°	0	0	0	0	0	10,4	3,6	2,6	1,9	1,8
	+	+	+	+	+					
OSO = 112½°	1,8	0,6	0,4	0,3	0,3	9,8	3,4	2,2	1,8	1,7
SO = 135°	3,3	1,1	0,7	0,6	0,6	7,5	2,6	1,7	1,4	1,3
SSO = 157½°	4,2	1,5	1,0	0,7	0,7	4,0	1,4	0,9	0,7	0,7
S = 180°	4,6	1,6	1,0	0,8	0,8	0	0	0	0	0
						—	—	—	—	—
SSW = 202½°	4,2	1,5	1,0	0,7	0,7	4,0	1,4	0,9	0,7	0,7
SW = 225°	3,3	1,1	0,7	0,6	0,6	7,5	2,6	1,7	1,4	1,3
WSW = 247½°	1,8	0,6	0,4	0,3	0,3	9,8	3,4	2,2	1,8	1,7
W = 270°	0	0	0	0	0	10,4	3,6	2,6	1,9	1,8
	—	—	—	—	—					
WNW = 292½°	1,8	0,6	0,4	0,3	0,3	9,8	3,4	2,2	1,8	1,7
NW = 315°	3,3	1,1	0,7	0,6	0,6	7,5	2,6	1,7	1,4	1,3
NNW = 337½°	4,2	1,5	1,0	0,7	0,7	4,0	1,4	0,9	0,7	0,7
	$Bz = -\frac{v}{\lambda}\,.\,sec\,J\,.\,cos\,zp$					$Cz = +\frac{v_{,}}{\lambda}\,.\,sec\,J\,.\,sin\,zp$				

M. G.

Schiffsunfälle an der deutschen Küste (1898—1902).

(Schluß.)

Die in No. 47 veröffentlichten allgemeinen Angaben über die Schiffsverluste im Ostsee- und Nordseegebiet gewähren aber keinen genügenden Einblick, um daraufhin ein einwandfreies Urteil fällen zu können. Die Statistik enthält deshalb Tabellen mit Angaben über die Schiffsunfälle, ihre Ursachen, Menschenverluste in absoluten Zahlen und in Prozentsätzen, gesondert nach Teilstrecken von je zehn Seemeilen Länge und nach besonderen Abschnitten. Mit allen diesen Abschnitten können wir uns nicht beschäftigen, nur solche mit hervorragendem Verkehr mögen hier nach den Angaben des Kaiserl. Statistischen Amtes kurz behandelt werden.

Darnach weist im Ostseegebiet in erster Linie die Küstenstrecke Groß-Horst bis Arkona (130 Seemeilen) im Verhältnis zu ihrer Ausdehnung die zahlreichsten Schiffsunfälle auf. Dies erklärt sich zum großen Teil aus dem regen Seeverkehr, welcher von den dort liegenden Häfen aus stattfindet. Dem schließt sich der zwischen Brüsterort und Neukrug liegende Teil der ostpreußischen Küste mit dem nordöstlichen Teil des Frischen Haffs, dem Pregelstrom und den Hafengebieten von Pillau und Königsberg an. Auch die schleswig-holsteinische Küste bis zum Eingang der Flensburger Föhrde (einschließlich der Kieler Föhrde, der Eckernförder Bucht und der Schlei), ferner die Küste von Westpreußen, welche den südwestlichen Teil des Frischen Haffs, sowie die Weichselmündungen und den unteren Lauf der Weichsel einschließt, und endlich die Küsten der Wismar- und Lübecker Bucht mit den Häfen von Wismar, Lübeck und dem Travegebiet weisen infolge des dort betriebenen lebhaften Schiffsverkehrs gegenüber dem übrigen Küstengebiet eine verhältnismäßig erhebliche Zahl von Unfällen auf. Im Vergleich mit den Ergebnissen des Zeitabschnittes 1893/97 hat jedoch eine Abnahme der Gesamtzahl aller im Bereich der deutschen Ostseeküste vorgekommenen Unfälle stattgefunden. Unter den einzelnen Küstenstrecken macht sich dieser Rückgang gegen das vorhergegangene Jahrfünft am meisten bei dem Gebiete zwischen Groß-Horst und Arkona bemerkbar.

Hinsichtlich der durch Unfälle hervorgerufenen Schiffsverluste nimmt im Verhältnis zu seiner Länge das Küsten-

gebiet zwischen Groß-Horst und Arkona ebenfalls die erste Stelle ein, desgleichen, wie bei den Unfällen, die zweite die Küste von Brüsterort bis Neukrug. Dieser am nächsten kommt dann das Küstengebiet von Neukrug bis Rixhöft. Hieran schließen sich die Strecken von Arkona bis Buk und Nimmersatt bis Brüsterort.

Betrachtet man das Verhältnis der Schiffsverluste zu der Zahl der überhaupt von Unfällen betroffenen Schiffe, so tritt das Küstengebiet zwischen Rixhöft und Groß-Horst für 1898/1902 besonders ungünstig hervor, da dort fast die Hälfte aller Schiffe, welche Unfälle erlitten, verloren ging. An zweiter Stelle steht die Küstenstrecke von Nimmersatt bis Brüsterort, an welcher verhältnismäßig nicht viel weniger von Unfällen betroffene Schiffe wie an der erstgenannten Strecke gänzlich verunglückten; dann folgen mit geringeren Vergleichszahlen die Küsten von Arkona bis Buk, von Birknakke bis Heilsminde und von Neukrug bis Rixhöft.

Eine Vergleichung der beiden fünfjährigen Zeiträume in bezug auf das Verhältnis der Schiffsverluste zu den Unfällen überhaupt ergibt, daß in den letzten fünf Jahren bei der Mehrzahl der Küstenstrecken häufiger als in den fünf Vorjahren ein Unfall mit dem Verlust des Schiffes endete, nur an den beiden Strecken von Buk bis Dahmerhöft und Dahmerhöft bis Birknakke war es seltener der Fall.

Was den Verlust an Menschenleben betrifft, so entfällt verhältnismäßig der stärkste auf die Küstenstrecken zwischen Nimmersatt und Brüsterort, zwischen Groß-Horst und Arkona, zwischen Rixhöft und Groß-Horst und zwischen Brüsterort und Neukrug. Verglichen mit dem vorhergehenden fünfjährigen Zeitraum, zeigt das Jahrfünft 1898/1902 an der Ostseeküste im ganzen eine Zunahme der Menschenverluste. Im besonderen zeigt sich diese Zunahme wesentlich an der ostpreußischen und pommerschen Küste, während an den westlichen Küstenstrecken der Menschenverlust abgenommen hat.

Im Nordseegebiet hat die Küstenstrecke zwischen Nachbörn (nördlich der Eidermündung) und Neuwerk, einschl. des Eider- und Elbreviers, im Verhältnis zu ihrer Ausdehnung bei weitem die meisten Unfälle aufzuweisen, da auf sie fast doppelt so viel Schiffsunfälle entfallen, als die anderen Nordsee-Küstenstrecken zusammen zeigen. Die Erklärung dafür ergibt sich aus dem Umstande, daß sie die verkehrsreichsten Gewässer der deutschen Nordseeküste umfaßt. Demnächst folgt die Küstenstrecke zwischen Neuwerk und Wangeroog mit Einschluß des Unterlaufs der Weser bis Bremen aufwärts und des Jadebusens, dann die ostfriesische Küste mit der Ems, soweit diese der Seeschiffahrt zugänglich ist, und schließlich die Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung. In den drei zuerst genannten Küstengebieten hat eine Verringerung der Unfälle trotz der hier besonders starken Zunahme des Schiffsverkehrs stattgefunden, während die Zahl der Unfälle an der Küste zwischen der dänischen Grenze und Nachbörn in beiden Jahrfünften sich fast auf gleicher Höhe gehalten hat.

Bezüglich der durch Unfälle hervorgerufenen Schiffsverluste steht im Verhältnis zu seiner Länge das Elbe- und Eidergebiet voran, dann folgt das Weser- und Jadegebiet, darauf das ostfriesische Küstengebiet; verhältnismäßig die wenigsten Verluste an Schiffen entfallen auf den nördlich der Eider gelegenen Teil der schleswig-holsteinischen Westküste.

Hinsichtlich des Verhältnisses der Schiffsverluste zu den Unfällen überhaupt tritt das Küstengebiet von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung besonders ungünstig hervor, da beinahe die Hälfte aller dort von Unfällen betroffenen Schiffe verloren ging. Demnächst ist bemerkenswert, daß an der ostfriesischen Küste einschließlich der Ems bei einem Drittel der von Unfällen betroffenen Schiffe infolge des Unfalles das Fahrzeug verloren ging.

In den letzten fünf Jahren sind an der Küstenstrecke zwischen der Eider und der Elbmündung Schiffsverluste verhältnismäßig häufiger eingetreten, als in den fünf Vorjahren, dagegen haben an den Küstenstrecken von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung, zwischen der Elbmündung und Wangeroog und von Wangeroog bis zur niederländischen Grenze in den Jahren 1898/1902 die Schiffsunfälle seltener einen unglücklichen Ausgang genommen haben als von 1893/97.

Der Verlust an Menschenleben war in dem Zeitraum 1898/1902 mit Rücksicht auf die räumliche Ausdehnung ganz besonders stark an der Küste zwischen der Eidermündung und Neuwerk, ganz erheblich geringer war er im Gebiet zwischen Neuwerk und Wangeroog, sodann an der Küste von Schleswig-Holstein zwischen der dänischen Grenze und der Eidermündung und an der Küste von Ostfriesland mit dem Emsgebiet. Eine Vergleichung der beiden fünfjährigen Zeitabschnitte läßt erkennen, daß im Küstengebiet von der Eider bis zur Elbmündung eine sehr beträchtliche Steigerung, an den übrigen Küstenstrecken aber eine Abnahme der Menschenverluste stattgefunden hat.

Deutscher Nautischer Verein.

Drittes Rundschreiben. Oldenburg i. Gr., 28. November 1904.

Ermässigung der Konsulatsgebühren*). Die Handelskammer zu Flensburg ersucht mich, die nachfolgende, an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gerichtete Eingabe zur Kenntnis der einzelnen Vereine zu bringen:

»Im Herbst des Jahres 1900 haben wir auf bezügliches Ersuchen dem Herrn Oberpräsidenten der Provinz einen Bericht erstattet über die unter gewissen Voraussetzungen, wie sie in einem Erlaß des damaligen Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vorgezeichnet waren, zu ermäßigenden Expeditionsgebühren der Schiffe an ausländische Konsulate. Es wurde in dem damaligen Erlasse die Frage so gestellt, ob 1. eine Herabsetzung der nach dem Raumgehalte der Schiffe zu erhebenden Expeditionsgebühr auch dann als wünschenswert erscheine, wenn sie von der Einschränkung der Befreiung von der Meldefrist, insbesondere von einer wesentlichen Herabsetzung der 48stündigen Aufenthaltspflicht abhängig gemacht würde? und 2. wie hoch sich bei der Reederei (des Bezirks) die Gebührenlast verschieben würde, wenn jene Frist auf 24 Stunden herabgesetzt, dagegen die Expeditionsgebühr von $2^1/_2$ Pf. (in Häfen Europas mit Ausnahme der Türkei) und 5 Pf. (in außereuropäischen Häfen und in der Türkei) für die Gewichtstonne auf 1 bezw. 2 Pf. für die Registertonne ermäßigt würde?

Wir haben damals die erste Frage folgendermaßen beantwortet: »Für die Reedereien unseres Bezirks würde es nichts ausmachen, wenn die Herabsetzung der Expeditionsgebühr abhängig gemacht würde von einer wesentlichen Herabsetzung der 48stündigen Aufenthaltsfrist, da doch die Schiffe fast immer, beim Löschen oder Laden die Frist von 48 Stunden überschreiten müssen«, die zweite: »daß für die Reedereien unseres Bezirks bei Durchführung der fraglichen Maßregel eine erhebliche Verminderung der Belastung der Expeditionsgebühren eintreten würde«.

Als Belege unserer Ausführungen waren die Original-

*) Siehe auch S. 595.

berichte der Flensburger Reedereien dem Berichte beigefügt. Aus diesen ergab sich, daß an Expeditionsgebühren gezahlt waren in einem Jahr zusammen Mk. 55 648,67 und daß bei Durchführung der angeregten Maßregel gespart wären Mk. 38 152,23.

Wir bemerken hierzu, daß wir nur bezug nehmen konnten auf die Reedereien Flensburgs, da uns leider die Berichte je einer großen Reederei in Schleswig und Apenrade nicht zugegangen waren. Sonst wäre die Summe der gezahlten Expeditionsgebühren erheblich höher geworden, zumal die Schiffe der Apenrader Reederei ausschließlich in außereuropäischen Häfen verkehren.

Da diese Ersparnis immerhin nicht unbedeutend gewesen wäre, so sind wir damals für das, was erreichbar erschien, eingetreten.

Inzwischen sind 4 Jahre verflossen, ohne daß die erhoffte Ermäßigung der Expeditionsgebühren an die Konsulate eingetreten ist. Gerade diese 4 Jahre bedeuten aber für die gesamte Schiffahrt und unseres Bezirks im besonderen, einen gewaltigen Rückgang dieses Gewerbes. Die Frachtraten sind in diesen Jahren so niedrig gewesen, daß vielfach von einem Verdienste nicht mehr die Rede sein konnte, ja oft sahen sich die Reeder, um nicht Geld zuzusetzen, gezwungen, ihre Schiffe aufzulegen. Unter solchen Verhältnissen erscheint dem Reeder naturgemäß jede Ausgabe, die ihm sonst schon hoch und unbillig vorkam, besonders lästig und drückend, und dies umsomehr, wenn nun auch noch gerade in schlechten Zeiten die Lasten für ihn so enorm sich steigern, wie es durch die soziale Gesetzgebung in den letzten Jahren geschehen ist. Und tatsächlich scheinen uns gerade die Kosten, um die es sich hier handelt, die an die ausländischen Konsulate zu zahlenden Konsulatsgebühren, der Gerechtigkeit und Billigkeit nicht zu entsprechen.

In dem angezogenen Erlasse des Herrn Ministers vom 31. August 1900 heißt es: »Bei einer anderweitigen Regelung der Gebühr müßte vom Standpunkte der Konsularverwaltung Wert darauf gelegt werden, daß eine wesentliche Verminderung der gesamten Gebühreneinnahmen bei unseren Konsulaten in den Hafenplätzen des Auslandes nicht eintritt, zumal die dortigen Wahlkonsuln zur Deckung ihrer Unkosten und als Entschädigung für ihre Mühewaltung wesentlich auf die Einnahmen aus den Schiffsgebühren angewiesen sind. Von diesem Standpunkte wird es irrtümlich sein, die Expeditionsgebühr, welche jetzt nach der Ladefähigkeit des Schiffes sich bemißt, entsprechend den früher geltend gemachten Wünschen der Schiffahrtskreise, nach dem Vorgange Großbritanniens und der Niederlande, durch eine feste Gebühr zu ersetzen.« — Aber diese Ausführungen als zutreffend anzuerkennen, sind wir nicht in der Lage; denn wir halten eben gerade das für unbillig, daß die Wahlkonsuln im Auslande zur Deckung ihrer Unkosten und als Entschädigung für ihre Mühewaltung wesentlich auf die Einnahmen aus den Schiffsgebühren angewiesen sind. Wenn dieser Grundsatz zur Zeit der Aufstellung des Konsulartarifs vom 1. Juli 1872 vielleicht noch einige Berechtigung hatte, weil tatsächlich den deutschen Konsuln im Auslande ihre Einnahmen im wesentlichen nur von Schiffen zuflossen, so ist das eben im Laufe gerade dieses verflossenen Menschenalters anders geworden, da zahlreiche deutsche Kaufleute und Industrielle im Auslande die Dienste der Konsul in Anspruch nehmen. Die Lasten müßten also gerechterweise auf diese in gleichem Verhältnisse abgewälzt werden, wodurch eine Entlastung der Schiffe eintreten würde, oder — was bei weitem vorzuziehen wäre — das Reich müßte, da, wo die zu zahlenden Gebühren zur Deckung für die Mühewaltung der Konsuln nicht ausreichen, mit seinen Mitteln eintreten. Auch möchten wir noch darauf hinweisen, daß das Amt eines Wahlkonsuls, wenigstens nach den hier gemachten Erfahrungen, ein stark umworbenes zu sein pflegt, und zwar, wie wir vermuten, nicht lediglich um der damit verbundenen Stellung und Ehrung willen, sondern auch mit Rücksicht auf gewisse damit verbundene geschäftliche Vorteile. Immerhin aber erstreben wir nicht etwa völlige Gebührenfreiheit für die Expedition der Schiffe, wohl aber eine wesentliche Ermäßigung und zwar eine Herabsetzung auf die Taxe der Länder, mit deren Schiffen die unsrigen hauptsächlich im Auslande zu konkurrieren haben. Der Ministerialerlaß vom 31. August 1900 nimmt Bezug auf die gleichartigen Gebühren in anderen Seestaaten, weist aber ausdrücklich die Einführung einer festen Gebühr (pro Schiff), wie sie in England besteht, zurück. England aber gerade ist das Land, mit dem wir hauptsächlich — außer mit Schweden-Norwegen, wo die Gebühren ebenfalls wesentlich niedriger sind — im Wettbewerb stehen und wie England seine niedrige feste Gebühr selbstverständlich in richtig verstandenem Interesse der Prosperität seiner Schiffahrt eingeführt hat, so bitten wir Euer Exzellenz dringend,

> darauf hinwirken zu wollen, daß die deutsche Schiffahrt bei dem schweren Stande, den sie an sich hat und in ihrem schweren Wettbewerbe mit anderen Nationen, insbesondere mit England, seitens des Reiches Unterstützung finde.

Als eines der Mittel hierzu betrachten wir eben die Einführung der niedrigen Expeditionsgebühr, wie sie in England besteht, die, weil sie eine feste ist, auch den Vorzug der Einfachheit hat. Wenn man schon bei der Abwägung der Leistung (der Schiffe) und der Gegenleistung (durch die Konsulate) wird zugeben müssen, daß hier kein richtiges Verhältnis besteht, so muß weiter auch hervorgehoben werden, daß die Mühewaltung der Kapitäne doch auch im Interesse des Reiches, der Statistik usw. geschieht, ja, daß diese Mühewaltung dann, wenn ein Konsul sich in dem angelaufenen Hafen nicht befindet, nicht unerheblich und zugleich wieder mit Kosten verbunden ist. Denn der Kapitän muß, um Strafen zu vermeiden, die Meldungen durch eingeschriebenen Brief schicken und die Gebühren durch die Post einsenden. Eine Gegenleistung des Konsuls aber ist in diesen Fällen überhaupt nicht erkennbar.

Wir haben uns bisher nur mit den Expeditionsgebühren beschäftigt, möchten aber nicht unterlassen, wenigstens in einem weiteren Punkte für Ermäßigung der Konsulatsgebühren für die Schiffe zu plädieren. Es betrifft dies die An- und Abmusterung der Schiffsmannschaft. Für Deutschland beträgt diese in Europa Mk. 2.—, außerhalb Europas Mk. 3.—. Ziehen wir zum Vergleich wieder die oben genannten Länder heran, so ist die Gebühr für An- und Abmusterung (ohne Unterschied) in England 2 sh. in Schweden unterliegt die Abmusterung keiner Gebühr, die Anmusterung für den ersten Mann Kr. 1.50 (= Mk. 1.70), für jeden weiteren Mann von Kr. —.75 (= Mk. —.84), ist also auch erheblich billiger als in Deutschland.

Euer Exzellenz

> bitten wir gehorsamst, hochgeneigtest auf die Annäherung der in Deutschland geltenden Gebührensätze für An- und Abmusterung an die der genannten Nationen hinzuwirken, ganz besonders aber darauf, daß die Expeditionsgebühr auf den in England geltenden festen Satz von 2 sh 6 d für europäische und außereuropäische Länder festgelegt werde.«

Ich ersuche die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, zu der Angelegenheit Stellung zu nehmen und mir von ihren Beschlüssen Mitteilung zu machen. (Schluß folgt.)

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Hamburg.

Untergang des Dampfers „Edith Heyne" an der Liberianischen Küste. Der Reichskommissar führt die Ursache der Strandung auf sorglose Navigierung zurück. Der Kurs des Schiffes führte dicht an einer $4^1/_2$ Faden Linie vorbei und über Untiefen, die noch nicht genügend beschrieben worden sind. Wenn der Kapitän behauptet, die an Bord befindlichen englischen Segelanweisungen gelesen zu haben, so mußte er mit Rücksicht auf die allgemeinen Bemerkungen in den Segelanweisungen, die auf die Unsicherheit jener Gegend hinweisen, mit großer Sorgfalt navigieren, dies sei nicht geschehen. Der Kapitän hätte sich viel weiter von der Küste entfernt halten müssen, bevor er den Kurs nach Swakopmund aufnahm. Er stelle deshalb den Antrag, dem Kapitän die Befugnis zur ferneren Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts lautet: Der Dampfer »Edith Heyne« ist am 3. November 1904 in der Nähe von Rockceß auf einen unbekannten, unter Wasser befindlichen Felsen aufgelaufen und mit der Ladung total verloren gegangen. Der Unfall ist dadurch verursacht, daß Kapitän V. beim Absetzen seines Kurses nicht genügende Rücksicht auf die Unverlässigkeit der Karten genommen hat, auf welche in den Segelanweisungen speziell hingewiesen ist. Die nach der Strandung ergriffenen Maßnahmen, durch die es gelang, die gesamte Besatzung zu retten, zeugen von Umsicht und Besonnenheit der Schiffsleitung. Dem Kapitän V. wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen.

Seeamt zu Brake.

Strandung des Heringloggers „Burwinkel" auf der Jadeplatte. Der Reichskommissar führt die Ursache der Strandung zurück auf das dauernde unüberwachte Steuern eines falschen Kurses. Es sei Pflicht des Schiffers gewesen, bei dem Einkreuzen in die Weser zur Nachtzeit an Deck zu bleiben. Außer dieser Pflichtverletzung habe er nach der Strandung einen Mangel an Umsicht und Energie gezeigt, daß der Antrag zu stellen sei, ihm die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts lautet: Der Elsflether Heringslogger »Burwinkel« ist in der Nacht zum 16. September, morgens $1^1/_2$ Uhr, auf der Jadeplate gestrandet und gegen 3 Uhr nachmittags abgebracht, ohne erhebliche Beschädigung erlitten zu haben. Die Strandung ist verursacht durch das Verschulden des Schiffers auf kleiner Fahrt M. Demselben ist die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Für die Linie Singapore—Britisch Nordborneo hat der Norddeutsche Lloyd **zwei Fracht- und Passagierdampfer** in Bau gegeben, die bei der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck hergestellt werden. Bei der Einrichtung dieser Dampfer werden für die Passagierraume alle neuesten Erfahrungen verwertet werden, so daß die modernsten, für die Tropenfahrt besonders geeigneten Akkomodationen geschaffen werden. Die Dampfer werden 1500 Brutto Registertonnen und eine Tragfähigkeit von 1750 Tons erhalten. Die stündliche Geschwindigkeit soll 11 Meilen betragen.

* * *

Die Lübecker Werft von Henry Koch erhielt von der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg den Auftrag auf Lieferung eines **Fracht- und Passagierdampfers** von 3100 Tons und $9^1/_2$ Meilen Geschwindigkeit, nach Modell der ebenfalls von der Werft erbauten »Casa Blanca«.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft von G. H. Thyen in Brake a. d. Weser lief am 30. November ein aus Simens Martins-Stahl gebauter **Heringslogger** vom Stapel. Derselbe ist 24,05 m lang, 6,5 m breit und 3,12 m hoch und nach Klasse 100 A. K. des Germanischen Lloyd erbaut. Bestellerin des Loggers ist die neu gegründete Braker Heringsfischerei A.-G., für deren Rechnung obige Werft 3 Logger im Bau hat. Nach erfolgtem Stapellauf wurde sofort der Kiel zu einem anderen Logger gelegt. Die Gesellschaft hat bislang 8 neue Logger in Auftrag gegeben und wird ihren Betrieb mit der Fangsaison 1905 eröffnen.

* * *

Am 3. Dezember lief für die Hamburg-Amerika-Linie von der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G., Hamburg, der Dampfer **„Dania"** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 354 × 43' 9" × 28' 10"; Tragfähigkeit 5000 Tons Das aus Stahl, nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd — ✠ 100 A. 4 — erbaute Schiff besitzt einen Doppelboden, acht bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotten, zwei durchlaufende Decks, sowie eine Poop und Back; es erhält zwei Pfahlmasten und einen Schornstein. Die nach dem dreifachen Expansionssystem konstruierte Maschine, welche 2100 Pferdestärken indizieren und dem Schiffe eine Fahrt von $11^1/_2$ Knoten verleihen soll, erhält ihren Dampf aus 3 Kesseln, die auf einen Arbeitsdruck von 14 Atmosphären konzessioniert und mit forziertem Zug eingerichtet sind. Das neue Schiff ist mit den modernsten technischen Errungenschaften ausgestattet.

* * *

Auf der Schiffswerft von Russell & Co. in Port Glasgow lief ein für die Woermann-Linie in Hamburg unter Aufsicht für Lloyds höchste Klasse erbauter Dampfer vom Stapel. Das Schiff erhielt in der Taufe den Namen **„Lulu Bohlen"**. Die Hauptabmessungen sind: 380' × $37^1/_4$' × 30'; Tragfähigkeit 6650 Tons. Das Schiff ist für den ost- und westafrikanischen Passagierverkehr bestimmt und mit sämtlichen hervorragenden Verbesserungen der Neuzeit auf schiffbautechnischem Gebiete versehen.

* * *

Probefahrten.

Am 5. Dezember machte der für die Hamburg Amerika-Linie vom Bremer Vulkan erbaute Passagier- und Frachtdampfer **„Rhenania"** seine Probefahrt, die in Bremerhaven begann und in Hamburg zur allseitigen Zufriedenheit endete. Der Neubau mißt: 430 × 52' 6" × 25' 6"; Tragfähigkeit 8000 Tons. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 3000 Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Meilen erteilt hat. Den erforderlichen Dampf liefern vier Kessel von zusammen 820 qm Heizfläche mit 16 Atmosphären Arbeitsdruck, bei Verwendung von Howdens Gebläse. Das Schiff besitzt Klasse des Germanischen Lloyd ✠ 100 A./4 L. (E mit dem Unsinkbarkeitszeichen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Das russische Oberprisengericht als Berufungsgericht beschäftigte sich am 3. Dezember mit der Entscheidung des Wladiwostoker Prisengerichts in Angelegenheit der Versenkung des deutschen Dampfers »Thea« und der Beschlagnahme der Ladung des englischen Dampfers »Arabia«. Beide Urteile, auf die wir noch später zurückkommen, wurden aufgehoben.

* * *

Der Betrieb der Nordsee-Linie, Hamburg, ist in der Hamburg-Amerika Linie aufgegangen. Der Übergang war schon vor einigen Jahren mit Bestimmtheit vorauszusehen, als die Hamburg-Amerika Linie sich entschloß, das Feld ihrer Vergnügungsreisen auf die Unterhaltung einer regelmäßigen

Winterverbindung im Mittelländischen Meere zwischen Genua und Nizza auszudehnen.

* * *

Der erstmaligen Einrichtung von à la carte-Restaurationen auf den nächstjährigen Mammutdampfern »Amerika« und »Kaiserin Auguste Viktoria« der Hamburg-Amerika Linie wird auf den gleichen Schiffen noch eine zweite, kaum minder interessante Neuerung an die Seite treten, die Anbringung von Fahrstühlen für Passagiere. Neben verschiedenen anderen Gründen soll diese Neuerung auch als Mittel zur Verhütung von Unglücksfällen — bei hohem Seegang und heftiger Bewegung des Schiffes ist das Treppensteigen für Passagiere beschwerlich und zuweilen gefährlich — eingeführt werden.

* * *

Mit der norwegischen Rettungsmedaille am Bande ist der Kapitän H. Tannhof vom Geestemünder Fischdampfer »Heppens« ausgezeichnet worden, der im Frühjahr dieses Jahres die aus 11 Mann bestehende Besatzung der norwegischen Bark »Neptun« rettete und in Geestemünde landete. Der 1. Maschinist Burkhardt aus Wulfsdorf und der Steuermann A. Ringering erhielten die kleine, ebenfalls am Bande zu tragende Rettungsmedaille und die beteiligten Leute der Besatzung eine Belohnung von 100 Kr. Die Medaillen und Diplome tragen die Inschrift: »Für edle Tat.«

* * *

Die auf Veranlasung des Seeamts zu Hamburg des Meineids angeklagten Kapitän M. und Steuermann B. sind am 5. Dezember vom Schwurgericht in Hamburg freigesprochen worden. (Wir kommen in nächster Nummer auf den Fall zurück. D. R.)

* * *

Ausland.

Zwischen der französischen und belgischen Regierung ist ein Abkommen dahin getroffen, daß belgische Dampfer, die sich im Besitz eines nach englischem Vermessungssystem ausgestellten Zertifikates befinden, in französischen Häfen die Abgaben nur auf Basis der in diesem Zertifikate angegebenen Netto-Tonnage zu bezahlen haben. Andererseits sollen französische Dampfer von einer Nachmessung in belgischen Häfen befreit sein, sobald sie ein Zertifikat besitzen, das die Größe und effektive Tonnage der Maschinenräume und Bunkerräume angibt.

Vermischtes.

Truppentransporte nach Südwestafrika. Es sind abgegangen: Der Hamburg-Amerika-Liner »Palatia« am 6. Dezember von Hamburg mit 17 Offizieren und 471 Mann, sowie mit 996 Pferden; am 7. Dezember der von der Woermann-Linie gecharterte Dampfer »Rostock«. Am 17. wird der Norddeutsche Lloyd-Dampfer »Wittekind« mit 410 Mann und 585 Pferden, und am 23. Dezember ein noch nicht bekannter Dampfer abgehen. Außerdem wird gegenwärtig der Dampfer »Louisiana« mit Proviant und Munition für Deutsch Südwestafrika befrachtet.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 5. Dezember. Die Mitglieder des bisherigen Vorstandes wurden durch Stimmzettel wiedergewählt. Es sind die Herren: Bramslöw als I., Theile als II. Vorsitzender, Schroedter als I., Dr. Ehlers als II. Schriftführer, Messtorff als Kassierer, Dr. Bolte, Opitz, Polis und Schoof als Beisitzer. — Zu der Beschwerde über frühzeitiges Einziehen des Feuerschiffes »Fehmarnbelt« lag ein an ein Mitglied gerichtetes Schreiben des Regierungspräsidenten zu Schleswig vor, in dem es u. a. heißt: »Das mir für diese Station allein zur Verfügung stehende alte hölzerne Schiff ist zu Fahrten im Eise durchaus ungeeignet und muß daher in den Hafen gebracht werden, bevor in diesem Eisbildungen eintreten. Ein neues eisernes Schiff für die Station Fehmarnbelt ist im Bau und wird voraussichtlich bereits im Laufe des Januar 1905 fertig gestellt und dann baldmöglichst auf die Station gebracht werden. Dieses Schiff wird auch im Winter solange auf der Station belassen werden, als es die Eisverhältnisse im Fehmarnbelt gestatten.« Durch diese Mitteilung erklärte sich der Verein befriedigt. — Herr Knipping hielt sodann einen Vortrag über »Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1902«. (Siehe Seite 322. D. R.) In einer längeren Auseinandersetzung wurde über das Wertverhältnis eines Chronometers zu zwei und drei Chronometern an Bord eines Schiffes gesprochen und im allgemeinen der Meinung Ausdruck gegeben, daß ein Chronometer, insbesondere auf kurzen Reisen, genüge, zwei Chronometer noch bessere und drei die besten Dienste leisteten. — Nächste Sitzung am 12. Dezember.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung 7. Dezember. Als Mitglied wird Herr Navigationslehrer Lengning aufgenommen. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge werden die Herren Kapitäne Frantz, Hilgendorf, Maletzky, Mohlsen, Opitz, v. Schroetter und Volkertsen zu Mitgliedern einer Kommission gewählt, die sich mit verschiedenen von der Seeberufsgenossenschaft aufgestellten Fragen über Ventilation von Schiffsräumen beschäftigen und dem Plenum ihre Ansicht zur Stellungnahme unterbreiten soll. — Zu einer sehr eingehenden Auseinandersetzung gab die Tagesordnung »Signalstation in der Einfahrt der Kuhwärder Häfen« Anlaß. Als Grundlage der Beratung diente ein Artikel der »Hansa« (S. 581), in dem zur Vermeidung von Kollisionen, zur Verhütung unliebsamer und gefährlicher Verkehrsstockungen auf der Elbe vor der Einfahrt in die Kuhwärder Häfen vorgeschlagen waren: Verbreiterung der Einfahrt, Errichtung einer Semaphorstation und frühzeitigeres Anbordkommen von Hafenlotsen auf einkommenden Schiffen. Als weiteres Material lag ein Schreiben der Hamburger Hafenlotsen vor, in dem sie sich gegen die in der »Hansa« geäußerten Vorschläge wendeten. Nachdem von verschiedenen Mitgliedern, von Elbelotsen sowohl wie von aktiven Kapitänen auf die Gefährdung der Navigierung bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge hingewiesen und dabei auch der Wunsch ausgesprochen worden war, eine Verbindungslinie zwischen Elbe und Kuhwärder Häfen zu schaffen, nahm der Verein folgenden Standpunkt ein: »Der Verein hält eine Verbreiterung der Einfahrt zu den Kuhwärder Häfen zur Erhöhung der Sicherheit der Schiffahrt an jener Stelle der Elbe für dringend notwendig, ebenso wie er für die Errichtung einer Signalstation, welche durch Zeichen für ausgehende und einkommende Schiffe den Verkehr regeln soll, eintritt. Aus denselben Gründen befürwortet der Verein eine Vermehrung der Hafenlotsen und die Errichtung einer beweglichen Hafenlotsenstation, deren Standort weiter elbeabwärts sein müßte, als es derjenige der gegenwärtigen festen Station ist.« — Nächste Sitzung am 14. Dezember. Tagesordnung: *Verschiedene Vorschläge zur Verminderung von Kollisionsprozessen.*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 1. Dezember abgehaltenen Versammlung wurden 14 Herren als Mitglieder aufgenommen. Der Vorsitzende teilte mit, daß ihm von sehr geschätzter Seite bemerkt worden sei, der Artikel »Verantwortlichkeit der Schiffsleute« in No. 22 der »Seefahrt« könne falsch aufgefaßt werden und infolgedessen bewirken, daß Kapitäne und Schiffsoffiziere überhaupt keine Verantwortung mehr an Bord tragen wollten, sondern die Mannschaften hierzu vorschieben würden. Die Versammlung war weit davon entfernt, derartige Bedenken zu teilen. Es sei in einer früheren Versammlung und auch in einer früheren Nummer der »Seefahrt« auf eine Seeamtsverhandlung hingewiesen worden, in welcher der II. Offizier eines Dampfers öffentlich getadelt wurde, weil ein Spleiß, den er angefertigt hatte, da kein Matrose an Bord so etwas verstand, sich löste und einen Unfall herbeiführte. Die Untersuchung ergab, daß der Spleiß korrekt angefertigt war. Es sei dies nicht richtig. Man solle den Leuten nicht die ihnen zukommende Arbeit abnehmen, sondern sie zur gerichtlichen Verantwortung für die Folgen ihrer Unzuverlässigkeit heranziehen. Die Versammlung könne es zuversichtlich aussprechen, daß die deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere die ihnen zukommende Verantwortung stets selbst tragen werden, wie dies auch der Artikel in der »Seefahrt« nicht in Frage stelle. Sollten aber tatsächlich einige anders veranlagt sein, so sei das sehr bedauernswert. Aber nicht für solche, sondern nur für selbst- und pflichtbewußte Kapitäne und Offiziere sei der Inhalt der »Seefahrt« bestimmt.

Büchersaal.

»Der Deutsche Segelsport« vom Marinemaler Willy **Stöwer** unter Mitwirkung zahlreicher Fachleute. **F. A. Brockhaus,** Verlagsbuchhandlung, Leipzig 1904. Preis ℳ 24.—.

Fünfzehn meisterhafte Aquarelle und über 120 sonstige Illustrationen spiegeln Meer und Binnenseen, das fröhliche Leben der Regatten und die schlanken Formen der verschiedenartigsten Segelboote. Der interessante Text von de Ahna, Belitz, Dr. Rieß und Stöwer ist die erste zusammenfassende Darstellung alles Wissenswerten über Geschichte des Segelsports, Bau und Führung von Yachten und das Wettsegeln. Nun steht der deutsche Segelsport, geführt und zu neuem Leben von unserem Kaiser entfacht, auf einer Höhe, daß wir den friedlichen Wettstreit auch mit den älteren Vettern in England und Amerika aufnehmen können. Hunderttausende strömen zu den Regatten in Kiel und im Berliner und Hamburger Segelrevier. 30 000 Mitglieder zählen die Segelklubs. Millionen Mark werden den großen und kleinen Werften alljährlich zugeführt, das Interesse an unserer mächtigen Handelsflotte und an unserer stolzen Marine wächst von Jahr zu Jahr auch im Binnenlande, unser nationales Selbstbewußtsein wird endlich auch auf diesem Gebiete geweckt. Viel Schönes und Interessantes wissen die Autoren zu erzählen, das jeden packen wird, der Sinn hat für die große herrliche Natur, wie sie sich auf dem Wasser offenbart, für das frische, fröhliche, freie Menschenleben auf den Wellen an unseren Küsten und auf unseren Flüssen und Seen. So recht ein Prachtwerk für gesunde Naturen, zum amüsanten Blättern für die Alten, zum Studium für die Jungen, zum Anreiz für die Jüngsten.

Ärztliche Mitwirkung bei der sozialen Fürsorge im Seeverkehr vom Hamburger Hafenarzt **Dr. Nocht;** Verlag von **Gustav Fischer,** Jena 1904.

Der den Lesern bekannte Verfasser hat alle Gesetze und Verordnungen zusammengestellt, durch welche Reich und Staat über die sanitären Verhältnisse der überseeischen Auswanderer und der Schiffsbesatzungen eine Kontrolle ausüben und ärztliche Mitwirkung für diese in Anspruch nehmen. In der Darstellung sind besonders die einschlägigen Verhältnisse in Hamburg eingehend berücksichtigt worden. Die Tätigkeit der Hafen-, Auswanderer- und Schiffsärzte und die für sie bestehenden Bestimmungen sind in der Broschüre dargestellt; auch die Einrichtungen der Auswanderer-Hallen und Herbergen, die Annahme der Auswanderer, ihr Landtransport und ihre Unterbringung und Verpflegung an Bord, die sanitären Verhältnisse der Seeleute und die für diese gesetzlich vorgeschriebene Krankenfürsorge werden in die Darstellung einbezogen. Die Broschüre kommt somit einem vielfachen Interesse entgegen: der Ärzte, die sich über ihre in Aussicht genommene Tätigkeit und Stellung an Bord unterrichten wollen, der Behörden, die mit Schiffahrtsangelegenheiten befaßt sind; der zahlreichen ausländischen Interessenten, die unsere Häfen zum Studium unserer Schiffahrt und ihrer Personalverhältnisse aufsuchen usw. Der Verfasser übt in seinem Amt als Hamburgischer Hafenarzt selbst die wichtigsten ärztlichen und Aufsichtsfunktionen auf dem von ihm beschriebenen Gebiete aus. Seine Darstellungen sind also unmittelbar aus einer reichen Praxis geschöpft.

Konsularwesen und diplomatische Missionen behandelt der Separatabdruck aus dem V. Hefte des umfassenden Werkes des Oberpostrates **Wanka,** »Das Postwesen in Österreich nebst Berücksichtigung des Postwesens in Deutschland und dem weiteren Auslande«. Verlag von **Gustav Neugebauer,** Prag 1904. Preis Kr. 1,50.

Das IV. Heft dieses Werkes behandelt das Posttransportwesen zu Wasser. Die Fortsetzung dieses Heftes bildet das vorerwähnte V. Heft. In demselben werden in I. Abteilung »Seeposten«, anschließend daran in der II. Abteilung das »Seewesen«, in der III. Abteilung »Zur Geschichte der Seeschiffahrt« (im allgemeinen), in der IV. Abteilung »Zur Geschichte der Postbeförderung zur See« und in der V. Abteilung »Das Konsularwesen und die diplomatischen Missionen« besprochen. Das Konsularwesen ist derzeit weit verzweigt; bei den Seefahrten kommt man vornehmlich mit den Konsuln öfters in Berührung. Die Kenntnis des Konsularwesens ist sonach allgemein nützlich. Zwischen den Konsularbehörden und diplomatischen Missionen werden ferner Korrespondenzen und Sendungen häufig gewechselt, zu deren korrekten Behandlung die Kenntnis des Konsularwesens unentbehrlich ist. Die beregte Kenntnis ist jedoch schwer zugänglich, zumal die einschlägigen Werke kostspielig sind. Diese Gründe veranlaßten den Verfasser zur Herausgabe der obigen Abhandlung.

Meyers Grosses Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 ℳ. (**Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.**)

In unsrer Zeit, in der die Entwickelung der deutschen Industrie und des Handels nach einem möglichst günstigen Ausgleich mit dem Ausland drängt, ist es für jedermann von dem größten Interesse, sich über alle den Handel, die Handelsgeographie, die Handelspolitik und Handelsverträge betreffenden Fragen orientieren zu können. Der soeben erschienene achte Band kommt gerade zur rechten Zeit, denn in ihm sind, durch die alphabetische Anordnung gegeben, eine ganze Reihe von äußerst instruktiven Artikeln über diese Materie vereint, die ein sehr gutes Bild von den wirtschaftlichen Aufgaben eines Staates zu geben geeignet sind. Wohin eine falsche Volkswirtschaft führt, zeigt vortrefflich der Artikel »Handelskrisen«. Auch die rechtliche Seite dieser Fragen findet in den Artikeln »Handelsgesetz«, »Handelsrecht«, »Handelsgerichte« und »Handelskammern« eine eingehende Beleuchtung, während wir durch die Artikel »Handelskompagnien«, »Hansa« sowie in dem Abschnitt »Großbritannien«, »Geschichte der Kolonien« über die Entwickelung der wichtigsten Handelsbestrebungen unterrichtet werden. Allgemeines Interesse haben auch die Artikel »Grundsteuer«, »Grundeigentum«, »Gründung«, »Güterrecht«, »Haftpflicht« und »Hauptverhandlung«, die täglich auftretende persönliche Fragen behandeln. Die schönen Künste und vor allem die Kunstindustrie sind vertreten durch die Artikel »Glaskunstindustrie«, »Glasmalerei«, »Goldschmiedekunst«, »Graphische Künste«, die sich schon äußerlich durch die prächtig gelungenen farbigen und schwarzen Tafeln herausheben. Auch dem Artikel Hamburg ist ein solcher Schmuck in der Tafel »Hamburger Bauten« beigegeben, um den Charakter und den Kunstsinn der Stadt kenntlich zu machen. Auch bei den anderen Großstädten ist diese Methode mit Erfolg angewendet. — 56 Beilagen zieren das schöne Werk neben gegen zweihundert Textillustrationen, eine große Reihe davon sind ganz neu. Die Ausführung ist eine durchaus mustergültige, wie wir es bei den Verlagswerken des Bibliographischen Instituts ja gewöhnt sind.

Der Pilote, Heft 23, von der **Deutschen Seewarte.** Im Vertrieb bei **Eckardt & Messtorff,** Hamburg 1904; Preis des Heftes Mk. 0,50.

Das Heft enthält Beschreibungen über die Häfen an der Ostküste von Madagaskar, über Port Louis (Mauritius), Chanaral de la Quimas (Chile), Tschio und Nehone.

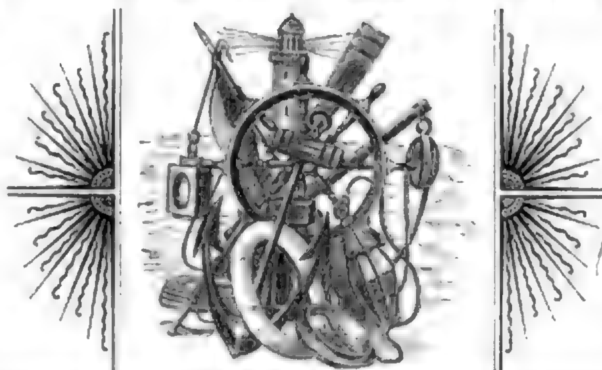
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Auslegung des § 124 Abs. 2 der Seemannsordnung.

Der Vorsitzende des Seeschiffer-Vereins »Stettin«, Herr Kapt. Bening, schreibt unterm 30. November:

»Bei Besprechung der neuen Seemannsordnung kamen in unserm Verein über den § 124 Abs. 2 verschiedene Auslegungen zum Ausdruck.

Der Abs. 2 räumt dem Schiffsmann das Recht ein, bei dem Kapitän zu Protokoll oder schriftlich Einspruch gegen den Bescheid des Seemannsamtes einzulegen. Der Einspruch ist, sobald es geschehen kann, in das Journal einzutragen und der Antrag dem Seemannsamte, welches den Bescheid erteilte, zu übersenden.

Ein Teil unserer Kollegen war nun der Ansicht, daß, wenn es im Abs. 2 heißt: »Verläßt das Schiff vor Ablauf u. s. w.«, hier nur immer von dem Schiffe die Rede sein könne, in dessen Dienstbetrieb sich die Veranlassung zum Bescheid des Seemannsamtes zugetragen habe. Eine Verpflichtung des Kapitäns zum protokollieren und journalisieren läge nicht vor, wenn die Bestrafung sich auf den Dienstbetrieb eines anderen Schiffes bezöge.

Der § 124 steht im engen Zusammenhang mit den vorangegangenen Paragraphen, aber trotzdem meine ich, er ist so allgemein gehalten, daß jeder Einspruch des Schiffsmannes gegen den Bescheid des Seemannsamtes vom Kapitän protokolliert etc. werden muß. Nach meiner Ansicht hat der Gesetzgeber dem Seemanne auf alle Fälle die Möglichkeit, sein Recht zu wahren und zu finden, einräumen wollen.

Da Ihrem Verein ein Jurist zur Seite steht, so würden wir Ihnen verbunden sein, wenn Sie uns, vielleicht auf der Verbandsseite, nach Besprechung mit diesem Herrn Ihre Ansicht zur Kenntnis bringen wollten.«

* * *

Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer, dem wir die obige Zuschrift zur Verfügung stellten, hat der in ihrem Schluß ausgesprochenen Bitte in dankenswerter Weise durch folgende Antwort entsprochen:

»Das Gesetz beabsichtigt, dem Schiffsmann den Antrag auf gerichtliche Entscheidung nicht in den Fällen abzuschneiden, in welchen er infolge Ausübung seines Berufes außer Stande ist, den Antrag auf dem Seemannsamte zu Protokoll oder schriftlich anzubringen. Meiner Ansicht nach bezieht sich demgemäß die bezügliche Vorschrift im § 124 Absatz 2 Seemanns-Ordnung nicht nur auf das Schiff, in dessen Dienstbetrieb das Ereignis vorgefallen, welches zu dem Bescheide des Seemannsamtes, der angefochten werden soll, den Anlaß gegeben hat. Vielmehr ist unter dem »Schiff« im Sinne der fraglichen Bestimmung dasjenige Schiff zu verstehen, auf welchem sich der Schiffsmann zu der fraglichen Zeit im Dienstverhältnis befindet. Es ist zwar aus der Entstehungsgeschichte der fraglichen Vorschrift nichts zu entnehmen, was ausdrücklich für die Richtigkeit dieser Ansicht spricht; man scheint im Gegenteil nur an das Schiff gedacht zu haben, auf dem sich der fragliche Vorfall ereignet hat. Da aber der Wortlaut des Gesetzes und die Begründung nicht entgegenstehen, vielmehr nur durch die erweiterte Interpretation gemäß Vorstehendem die Absicht des Gesetzes erreicht wird, zweifle ich nicht daran, daß diese Interpretation auch die richtige sei.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 51. Hamburg, den 17. Dezember. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Kein Meineid.

Die wegen angeblich unrichtiger Aussagen vor dem Seeamt zu Hamburg des Meineids verdächtigten Kapitän M. und Steuermann B. sind, wie schon in letzter Nummer kurz mitgeteilt wurde, vom Schwurgericht am 5. Dezember freigesprochen worden. Damit hat eine Angelegenheit ihre Erledigung gefunden, über die in hamburgischen Schiffahrtskreisen verschiedene und nicht immer den Tatsachen entsprechende Gerüchte in Umlauf gesetzt worden waren. Ganz kurz gesagt, handelte es sich um folgenden tatsächlichen Vorgang. Der von Kapitän M. geführte Dampfer M., der eine Ladung Kohlen an Bord hatte, erlitt eine heftige Kohlengasexplosion, deren Ursachen vom Seeamt untersucht wurden. Kapt. M. sagte dabei auf seinen Eid aus, daß durch die vorhandenen Ventilatoren eine Oberflächen-Ventilation ermöglicht gewesen sei, ohne hinzuzusetzen, wie es wirklich der Fall gewesen war, daß die Ventilatoren vor der Explosion geschlossen gewesen waren. Er unterließ diese Aussage, weil er glaubte, das Seeamt sei von der wirklichen Sachlage unterrichtet, hatte ihm doch in Gegenwart des Inspektors seiner Reederei der II. Maschinist mitgeteilt, im Vorverfahren erwähnt zu haben, daß die Ventilatoren geschlossen gewesen seien. Der Protokollführer, vor dem diese Aussage abgegeben sein soll, bestritt im Schwurgericht ihre Richtigkeit, wodurch aber nicht die Tatsache aus der Welt geschafft wird, daß der Kapitän während der Seeamtsverhandlung zu der Annahme berechtigt war, das Seeamt sei über die wahre Sachlage unterrichtet. Zu Gunsten des Kapitäns sprach ferner, daß er seinem Rechtsbeistand für die seeamtliche Verhandlung einige Tage vor dieser erzählt hatte, wie die Verhältnisse lagen. Da er ihm ferner von der Aussage des II. Maschinisten Mitteilung machte, ließ der Verteidiger die Beeidigung des Kapitäns zu, was er doch weder als Rechtsanwalt und noch weniger als Rechtsbeistand des Kapitäns geduldet haben könnte, wenn er, der der ganzen seeamtlichen Verhandlung beigewohnt hatte, in dem Eid eine wissentlich falsche Aussage erblickt hätte. Aus ähnlichen Gründen, wie sie gegen den Kapitän geltend gemacht worden waren, stand auch der Steuermann am 5. Dezember vor den Schranken des Schwurgerichts. Beiden Herren, die, wie gesagt, freigesprochen sind, wünschen wir aufrichtig Glück zu diesem Ausgang des Prozesses. — Um nun aber objektiv zu bleiben und um bei allem Interesse für die Freigesprochenen nicht mißverstanden zu werden, möchten wir ausdrücklich aussprechen, daß die Klage des Vorsitzenden vom Seeamt, als er nachträglich den wirklichen Sachverhalt erfuhr, begreiflich und im Interesse des Ansehens des Seeamts sogar erforderlich war. Er sowie die Beisitzer hatten den Spruch in der Annahme gefällt, daß die Ventilatoren ihrem Zweck entsprechende Anwendung gefunden hatten. Hätten sie gewußt, wie die Dinge lagen, der Spruch wäre wesentlich anders ausgefallen. Daher war es durchaus korrekt, wenn der Vorsitzende, der von der hier mehrfach erwähnten Aussage des II. Maschinisten keine Kenntnis erhalten hatte, nach Bekanntwerden des wirklichen Sachverhalts über die Ventilationsverhältnisse so vorging, wie er es getan hat. —

Was lehrt uns nun dieser Prozeß? Er beweist uns zunächst an einem sehr ernsten Beispiel die Notwendigkeit einer Verlesung mindestens derjenigen Aussagen vor Seeämtern, die durch einen Eid bekräftigt werden. Wäre darnach im vorliegenden Falle verfahren worden, das Schwurgericht hätte sich wahrscheinlich nicht mit der Angelegenheit zu beschäftigen gehabt. Dem Kapitän M., der allerdings dann vom Seeamt vielleicht schärfer angefaßt worden wäre, wären Seelenqualen erspart geblieben, unter denen er, wie wir wissen, ungeheuer gelitten hat. Wir geben ohne weiteres zu, daß die Verlesung der Aussagen die seeamtlichen Verhandlungen beträchtlich ausdehnen würde — aus früherer Zeit liegen darüber Erfahrungen vor —, aber wir sind auch der Meinung, daß diese Unannehmlichkeiten im Interesse der Kapitäne und Schiffsoffiziere in Kauf genommen werden müssen. Selbst auf die Notwendigkeit hin, daß, beispielsweise für Hamburg, ein zweites Seeamt erforderlich werden sollte. In den Fällen »Parma« und »Kurfürst«, auf die wir noch eingehender zurückkommen werden, hat sich auch nach anderer Richtung hin der Nachteil dieser Lücke gezeigt. Weil dort eine Verlesung der Zeugenaussagen nicht erfolgt ist, entsprach der Tatbestand in jedem einzelnen Falle nach mancher Richtung hin nicht der Wirklichkeit. Außerdem sind einzelnen Zeugen, in einem Falle sogar dem Reichskommissar, Worte in den Mund gelegt worden, die sie niemals gesprochen haben, garnicht sprechen konnten, ohne sich selbst herabzusetzen. Unter solchen Vorkommnissen muß das Ansehen der Seeämter leiden, was weder im Allgemeininteresse liegt, noch weniger aber von den Vorsitzenden der Seeämter selbst gewünscht werden wird. —

Aber was wird noch weiter durch den Prozeß gezeigt? An einem eklatanten Fall tritt uns die Bedeutung des Eides und seiner möglichen Folgen ernst und mahnend vor Augen. Wer wird da nicht an die eidlichen Aussagen in Kollisionsprozessen erinnert? In Kollisionsprozessen, von denen selbst Richter sagen, daß nirgends so viel objektiv Unwahres behauptet werde, wie dort. Wer denkt nicht unwillkürlich an die zahlreichen Eidschwüre bei Verklarungen? oder gar an das an Eidesstatt beliebte Bibelküssen in England und in den Vereinigten Staaten, wo man häufig kaum den Sinn, geschweige denn die Worte versteht, deren Richtigkeit beeidigt werden soll und wird? Sollte der Prozeß, der uns zu diesen Ausführungen Anlaß gab, nicht manchem Seemann Gelegenheit geben, ehe er einen Schwur ablegt, über die Folgen des Eides nachzudenken?

* * *

Verantwortlichkeit der Schiffsoffiziere.

Es wird uns geschrieben: Unter dem Titel »Verantwortlichkeit der Schiffsleute« ist in dem Organ der hamburgischen Schiffsoffiziersvereinigung, der »Seefahrt«, ein Artikel erschienen, der in nicht ganz unberechtigter Weise einer Auffassung über die Grenzen der Verantwortlichkeit der Schiffsoffiziere Raum gegeben hat, der auf das denkbar entschiedenste widersprochen werden mußte. Da ich die in der letzten Nummer der »Hansa« veröffentlichte Erklärung des Vereins (S. 604) so auffasse, wie sie gegeben ist, also annehme, daß das, was sich tatsächlich aus dem fraglichen Artikel herauslesen läßt, nicht gemeint sei, bleibt eine Ungeschicklichkeit in der Ausdrucksweise des Verfassers übrig. Ich will deshalb auch nicht die Frage stellen, was der Verfasser dann gemeint hat, wenn er sagt:

». . . . . . . Hat man nun nicht genügend Segelschiffsmatrosen zur Verfügung, welche zum Bootsmann avanzieren können, so tritt auch noch die Aufsicht und die Verantwortung für die Ausführung solcher gewöhnlichen seemännischen Arbeiten (Anschlagen eines Balkens oder eines Ladebaumes) an die Schiffsoffiziere als allgemeine Pflicht heran. Ein solcher Zustand dürfte unseres Erachtens aber durchaus unhaltbar sein, da er den Besitz des Schiffsoffiziers- und Kapitänspatentes in erhöhtem Maßstabe gefährden würde.«

Wenn ich trotz meiner Auffassung von der Erklärung des Vereins auf diese Angelegenheit zurückkomme, dann geschieht es, um aussprechen zu dürfen, daß die Bestrafung eines Bootsmannes — nebenbei die Veranlassung des inkriminierten Artikels — erfolgte, weil beim Uebernehmen eines Ladebaumes, der nicht nach Seemannsbrauch angeschlagen worden war, ein Mann tötlich verletzt wurde. Aus dieser Feststellung und aus der Tatsache, daß ein Schiffsoffizier für den Unglücksfall nicht vom Gericht verantwortlich gemacht worden ist, darf ich annehmen, daß der Ladebaum unter Leitung des Bootsmannes, in Abwesenheit eines Schiffsoffiziers an Bord genommen sei. Ist das der Fall, dann möchte ich doch aussprechen, und ich hoffe hierbei auf die Zustimmung nicht nur, was selbstverständlich ist, aller Schiffsführer, sondern auch aller »selbst- und pflichtbewußten« Steuerleute, für die der fragliche Artikel nach der Erklärung des Vereins ja nur bestimmt war, daß das Uebernehmen eines so unhandlichen Gegenstandes wie eines Ladebaumes unter allen Umständen in Gegenwart eines Schiffsoffiziers erfolgen sollte. Zwar stelle ich hiermit eine Forderung auf, die eigentlich ganz selbstverständlich ist und die deshalb auch unterlassen worden wäre, ergäbe sich aus dem beregten Artikel nicht die Notwendigkeit, sie doch zu erwähnen. Es scheint, daß man in gewissen Kreisen der Schiffsoffiziere nicht dieser Meinung ist, anders wäre bei der Behandlung des gegebenen Falles doch gewiß Gelegenheit gewesen, das Verantwortlichkeitsgefühl der Schiffsoffiziere zu schärfen und das Fehlen eines Schiffsoffiziers bei der Verrichtung einer mit Gefahr für Menschenleben verbundenen Schiffsarbeit zu rügen.

Vorausgesetzt, daß im gegebenen Falle nicht ganz besondere Umstände die Abwesenheit erklärlich machten. Dann hätte aber dieser Umstand Erwähnung finden **müssen**, denn es handelt sich hier um eine Frage von großer prinzipieller Bedeutung; der Anlaß, aus dem sie angeschnitten wurde, ist ganz nebensächlicher Natur. Aber weder zum Ausspruch eines Tadels, noch auch, falls er im gegebenen Falle nicht zutreffend war, zu einer Aufklärung hat der Verfasser in der »Seefahrt« Veranlassung genommen. Auch hat anscheinend niemand in der Versammlung des Vereins, als jene wiederholt erwähnte Erklärung formuliert wurde, den Wunsch empfunden, sein Bedauern über die Nichtanwesenheit eines Schiffsoffiziers beim Uebernehmen des Ladebaumes auszusprechen. Sollte aber doch diese naheliegende Bemerkung in der Versammlung gefallen sein, dann wäre ihre Nichtberücksichtigung in dem der hamburgischen Presse zugestellten Referat ganz unentschuldbar. Wenn ich vorhin sagte, daß bei der Uebernahme eines so unhandlichen Gegenstandes wie eines Ladebaumes ein Schiffsoffizier unter allen Umständen die Leitung haben müsse, dann könnte man mich vielleicht fragen, wo die Grenzen der Verpflichtung des Schiffsoffiziers, eine Schiffsarbeit persönlich zu leiten, anfangen und wo sie aufhören. Auf einen solchen Einwand würde ich erwidern, daß die Bestimmung dieser Grenzen zunächst reine Gefühlssache des Schiffsoffiziers ist, der, wenn er ein »selbst- und pflichtbewußter« Seemann ist, zu dem Vorwurf, sich »gedrückt« zu haben, niemals Veranlassung geben wird, und der, um nicht einmal einen solchen Verdacht aufkommen zu lassen, eher häufiger als zu wenig die Leitung von Schiffsarbeiten übernehmen wird. Sowohl auf Seglern wie auf Dampfern. Aber für diese Herren sind meine Ausführungen auch nicht bestimmt, sondern für solche, die beispielsweise einem Mitgliede der Mannschaft die Leitung über eine Schiffsarbeit überlassen würden, die bei ungeschickter Verrichtung die Möglichkeit einschließt, daß ein Mensch verletzt oder auch größerer Materialschaden verursacht werden könnte. In solchen Fällen sollte stets ein Schiffsoffizier zugegen sein. Wenn nicht aus allen anderen, so schon aus Gründen der Disziplin. Von einem Steuermann, der nur, wenn er auf der Kommandobrücke hin und her läuft, Befehle gibt, sich aber aus den »Kincken birgt«, wenn es etwas anliegt, — vor einem solchen Vorgesetzten verliert die Mannschaft mit Recht bald die Achtung. Wie sehr die Pflege dieses Verantwortlichkeitsgefühls im Interesse der Disziplin und des Schiffsdienstes bei der Kaiserlichen Marine beobachtet wird, geht daraus hervor, daß die Uebernahme schwerer Gegenstände an Bord S. M. Schiffe in Gegenwart eines Seeoffiziers, meistens des Ersten, der auf Linienschiffen ein Kaiserlicher Stabsoffizier ist, geschieht. *S.*

* * *

Signalstation vor der Einfahrt zu den Kuhwärder Häfen.

In der Annahme — der hamburgischen Behörde gegenüber allerdings **sehr** optimistisch — daß es den Behörden erwünscht sei, die Ansichten der Fachkreise über die Einrichtung einer solchen Signalstation kennen zu lernen, schreibt der frühere Elblotse, Herr Kapitän W. Siemsen:

Bei der Einfahrt des Kuhwärder Hafens wird ein turmartiges Gerüst errichtet (vielleicht Eisenkonstruktion) mit vier in vertikaler Richtung versehenen roten Lichtern. Wenn nun **ein** rotes Licht gezeigt wird, so bedeutet es, die Vorbeifahrt sowie die Einfahrt in den Hafen ist frei. **Zwei** rote Lichter bedeuten, die Vorbeifahrt ist frei, die Einfahrt in den Hafen nur teilweise. »Vorsicht.« (Teilweise heißt z. B., ein Schiff, welches in den Hafen hineingefahren, ist noch nicht zu Platz, oder ein Schiff verholt im Hafen oder ähnliches). **Drei** rote Lichter bedeuten, es kommt ein Schiff aus dem Hafen und geht nach oben. »Alle Vorsicht geboten.« **Vier** rote Lichter bedeuten, es kommt ein Schiff aus dem Hafen und geht nach unten. »Vorsicht desgleichen.« Dieses wäre die einfachste Form. Besser wäre es, verschiedene Farben zu zeigen, weil dieselben zwischen all den verschiedenen Lichtern, z. B. bei Blohm & Voß und überhaupt auf Steinwärder, besser zu unterscheiden wären. Z. B. drei grüne Lichter vertikal bedeuten Signal 1, grün-rot-grün Signal 2, rot-grün-rot Signal 3, rot-rot-rot Signal 4. Nun ließen sich noch viele Kombinationen mehr machen, dadurch würde die Sache aber zu kompliziert. Meiner Ansicht nach würden diese vier benannten Signale vollständig ihrem Zwecke entsprechen und sehr viel zur Sicherheit der Schiffahrt des Kuhwärder Hafens beitragen. Als Tagsignale würden vier bewegliche Arme oder Flügel dasselbe bezwecken. Ein Arm bedeutet Signal 1 u. s. w.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Januar 1905.

Von *Prof. Dr. E. Herrmann.*

1. bis 4. Januar. Eine Hochdruckzone, die von den Vereinigten Staaten Nordamerikas bis nach Südwesteuropa sich erstreckt, enthält über dem westlichen Teile des Ozeans eine Einsenkung des Luftdruckes, die sich ostwärts verlagert. In den mittleren Breiten des östlichen Ozeans herrschen daher westliche und südwestliche, westlich von Südwesteuropa östliche Winde vor; weiter westwärts sind die Winde umlaufend und über den westlichsten Meeresteilen nördlich.

5. bis 7. Januar. Der Luftdruck ist über dem mittleren Teil des Ozeans am höchsten; über den westlichsten und den östlichsten Meeresgebieten treten weit nach Süden reichende Depressionen auf. So herrschen über der östlichen Hälfte des Ozeans, ausgenommen in größerer Nähe der europäischen

Küsten, nördliche Winde vor; weiter westwärts sind die Winde südlich, über dem Golfstromgebiet veränderlich und zeitweise stürmisch.

8. bis 11. Januar. Ein Hochdruckgebiet befindet sich im Westen von Europa, ein zweites verlagert sich vom Innern des nordamerikanischen Kontinents nach Osten hin; zwischen denselben besteht eine Einsenkung des Luftdrucks, die ebenfalls ostwärts sich verschiebt. Die über den mittleren Breiten anfangs nordwestlichen Winde über dem östlichen Ozean gehen daher in südwestliche um, während die zunächst westlichen Winde über den westlichen Meeresgebieten nach Norden und näher an der amerikanischen Küste auch bis nach Osten wehen. Westlich von Südwesteuropa sind die Winde östlich.

12. bis 13. Januar. Der höchste Luftdruck liegt bei den Azoren, über dem Golfstromgebiet tritt eine tiefe Depression auf. In den mittleren Breiten sind die Winde vorwiegend westlich, zwischen den Azoren und Südwesteuropa nördlich und über dem Golfstrom südlich bis westlich und zeitweise stürmisch.

14. bis 17. Januar. Von den nördlichen der Vereinigten Staaten Nordamerikas und dem Gebiet des St. Lorenzstromes erstreckt sich ein Hochdruckgebiet gegen Nordafrika hin, während die nordöstlichen Meeresteile und Westeuropa einer tiefen Depression angehören. So sind die Winde über den östlichen Meeresgebieten vorwiegend nordwestlich, vielfach stürmisch, über den westlichsten Meeresteilen gehen die Winde in östliche um.

18. bis 19. Januar. Über dem Golfstrom dringt eine Depression nordwärts vor und durchbricht das Hochdruckgebiet. Während über dem östlichen Ozean die stürmischen nordwestlichen Winde noch anhalten, sind weiter westwärts die Winde veränderlich.

20. bis 22. Januar. Die Luftdruckverteilung ordnet sich mehr nach von West nach Ost sich erstreckenden Zonen an mit niedrigem Luftdruck im Norden; doch schneiden Ausläufer der nördlichen Depressionszone tief nach Süden in die Hochdruckzone ein. Wenn daher auch eine westliche Luftströmung vorherrscht, so schießen die Winde doch vielfach aus und krimpen, treten auch vielfach stürmisch auf.

23. bis 24. Januar. Über dem westlichen Ozean ist der Luftdruck in mittleren Breiten niedriger als in südlicheren, umgekehrt über dem östlichen Ozean, wo eine Depression im Südwesten von Europa liegt. Daher wehen über dem westlichen Ozean vorwiegend westliche Winde; über dem östlichen Ozean sind die Winde vielfach stürmisch, in den mittleren Breiten östlich, weiter südwärts auch westlich.

25. bis 29. Januar. Die mittleren Breiten werden von zahlreichen und zum Teil tiefen Depressionen durchzogen. Die Winde sind daher sehr veränderlich und vielfach stürmisch.

30. bis 31. Januar. Es entwickelt sich eine von den Vereinigten Staaten Nordamerikas nach Europa sich erstreckende Hochdruckzone bei niedrigerem Luftdruck über den nördlichen Meeresteilen, so daß in den mittleren Breiten die westlichen, stellenweise stürmischen Winde vorherrschend werden.

Aus der Geschichte der Navigationsschule zu Rostock.

Von ***Dr. Soeken.***

Bis zum Jahre 1833 war es den Führern und Steuerleuten der in Rostock beheimateten Schiffe freigestellt, ob überhaupt und wie weit sie sich in den nautischen Wissenschaften unterrichten wollten. Zwar zählte die Rostocker Flotte 1830 bereits 169 Schiffe mit 12 842 Lasten (etwa 28 900 Registertonnen), aber der Umfang ihrer Fahrten ging kaum über die Ost- und Nordsee hinaus, so daß in nautischer Beziehung die Anforderungen sich in engen Grenzen hielten. Privatlehrer gab es indessen wahrscheinlich bereits in dieser Zeit; es waren wohl, wie später, meist Schiffer, die sich im Winter, wenn die Schiffe auflagen, damit beschäftigten, die Matrosen und Steuerleute zu unterrichten. Die Kurse konnten mithin nur kurz sein. Der Unterricht beschränkte sich wohl auf die Unterweisung in der terrestrischen Navigation und in den praktisch-seemännischen Fächern.

Das Jahr 1833 schließt diese Periode des nautischen Unterrichts in Rostock ab. Am 18. April 1833 erlassen »Bürgermeister und Rath der Stadt Rostock wegen Prüfung der angehenden Steuerleute und Seeschiffer hierselbst« ein Statut, nach dem »zu Seeschiffer und Steuerleuten in Zukunft nur solche Personen angenommen und zugelassen werden, welche mittelst einer Prüfung vor der in § 3 konstituierten Behörde die erforderlichen Fähigkeiten nachgewiesen und darüber das in § 6 beregte amtliche Zeugnis erhalten haben.« Die genannte Prüfungsbehörde bestand aus einem Mitglied des Gewetts (der Schiffahrtsbehörde) und zwei »Kunstverständigen«, einem Mathematiker und einem Schiffer. Diese beiden konnten nach Umständen in einer Person vereinigt sein. Außerdem stand es den Ältesten des Schonenfahrer-Gelags (jetzigen Schiffergesellschaft) frei, der Prüfung beizuwohnen und Fragen an die Prüflinge zu richten; sie durften auch ihr »konsultatives Erachten über dessen Qualifikation« zu Protokoll abgeben. Für die beiden Kunstverständigen war in dem Statut eine besondere Eidesformel vorgeschrieben, in der sie versprechen mußten, »das Geschäft des Examinirens mit Treu und Redlichkeit zu besorgen«. Die nicht bestandenen Prüflinge wurden sehr hart behandelt, da sie stets erst nach einem ganzen Jahre wieder zu einer Prüfung zugelassen werden konnten; dafür stand ihnen aber die Beschwerde an »Einen Ehrbaren Rath« zu.

Die Zulassungsbedingungen zur Steuermannsprüfung gingen in praktischer Hinsicht über die heutigen Anforderungen hinaus, indem der Prüfling mindestens 23 Jahr alt sein, **vier** Jahre als Vollmatrose zur See gefahren haben und Zeugnisse »seines Wohlverhaltens und seiner Tüchtigkeit als Matrose« beibringen mußte. Zur Schifferprüfung wurden zwei Jahre Fahrzeit als Steuermann verlangt; während dieser Zeit mußte der Steuer-

mann »nicht allein die Ostsee sondern noch die Nordsee befahren« haben. Die Art der Vorbereitung, ob durch privaten oder öffentlichen Unterricht oder durch Selbststudium, wurde ausdrücklich der freien Wahl des Examinanden überlassen Man scheint demnach 1833 die Gründung einer eigenen Navigationsschule noch nicht ins Auge gefaßt zu haben, vielleicht stand man ihr sogar ablehnend gegenüber.

In dem theoretischen Teil der Prüfung wurden »mathematische, nautische und merkantilische« Kenntnisse gefordert. Man verlangte bereits einen Koppelkurs, Hochwasserberechnung, Gebrauch der Seekarten, Mittags- und Nebenmittagsbreite, Berechnung der Mißweisung des Kompasses mit Hilfe von Azimuten und Amplituden, Kenntnis der Oktanten und des Kompasses und ihrer Fehler, Berechnung der wahren Zeit und die richtige Führung des Schiffsjournals. Auch die richtige Führung der »ökonomischen Schiffsrechnung« und »eine umfängliche Kunde der nautischen Geographie« wurde für Schiffer vorgeschrieben, während in dem letzten Fache man bei der Steuermannsprüfung mit der »Bekanntschaft« zufrieden war. Aus den »merkantilischen« Anforderungen mag erwähnt werden, daß der Steuermann befähigt sein sollte, namentlich in Havariefällen, den Schiffer wenigstens notdürftig zu vertreten, während der Schiffer mit dem Abschluß von Frachten, der Regulierung von Havarien und überhaupt den wesentlichsten Punkten des Seerechts bekannt sein mußte.

In Erwartung des Prüfungsstatuts vom 18. April 1833 wurde in Rostock schon am Anfang des Januar desselben Jahres zur Gründung einer Privatschule geschritten. Der Mathematiker Dr. P. Strömer und der Schiffer J. H. Hallier erließen am 2. Januar 1833 ein Inserat in der Behm'schen Zeitung (jetzigen Rostocker Zeitung), in der sie das »seefahrende Publikum« für ihr Unternehmen zu interessieren suchten. »Als Ziel«, sagen sie in dem Inserat, »soll uns eine sichere, durch fleißige Übung zu befestigende Praktik der Schiffahrt gelten und zu diesem Ende wird auf die mathematische Begründung der Navigation vorzüglich Rücksicht genommen werden«. In Rostock tun sich also schon 1833 ein Mathematiker und ein praktischer Schiffskapitän zur gemeinsamen Ausbildung der angehenden Schiffsoffiziere zusammen. Dieses Prinzip, akademisch gebildete und praktisch seemännisch gebildete Lehrkräfte zu gemeinsamer Arbeit zu verbinden, hat die Navigationsschule später übernommen und bis auf den heutigen Tag beibehalten.

Die genannte Privatschule scheint eine längere Dauer nicht gehabt zu haben. Später werden als Privatlehrer unter andern besonders Ramm und Hallier genannt, die in scharfer Konkurrenz zu einander standen. Im Jahre 1852 glückte es dann Hallier, zur Gründung einer Vorschule einen Zuschuß seitens der Stadt zu erhalten, und an dieser Vorschule unterrichtete auch bereits der stud. math. Wiese, der später erster Lehrer und 1877 Direktor der Navigationsschule wurde. Im Winter 1853/54 stieg die Schülerzahl auf 44, die in einer Tages- und einer Abendklasse unterrichtet wurden. Außer den elementar-mathematischen Fächern, der Geographie und dem Zeichnen zog man hier schon die nautisch-astronomischen Unterrichtsfächer in den Kreis der Betrachtung. Von dieser Vorschule zur Gründung einer vollen Navigationsschule zu schreiten, war ein Leichtes und so wurde denn auch eine solche am 14. November 1854 eröffnet. Die Leitung übernahm der Universitätsprofessor H. Karsten, Dr. Wiese und Hallier wurden Lehrer an der Anstalt und außer ihnen unterrichteten noch zwei weitere Lehrkräfte in der Vorschule und im Englischen.

Professor Karsten erteilte nur wenige Unterrichtsstunden und behandelte in diesen physikalische Gesetze, soweit sie für die Schiffahrt von Interesse waren. Der physikalische Unterricht wurde in der Rostocker Navigationsschule mithin bereits vor 50 Jahren eingeführt; leider verkümmerte er nach dem Abgang Karstens immer mehr, weil andere Unterrichtsgegenstände zu viel Zeit beanspruchten und die Prüfungsvorschriften ihn nicht berücksichtigten. Erst das Jahr 1904 hat hierin wieder Wandel geschaffen und der Physik allgemein in ganz Deutschland Eingang in die Unterrichtspläne der Navigationsschulen verschafft. Außer der Physik vertrat Karsten an der Universität noch mehrere wissenschaftliche Fächer, so daß die Vielseitigkeit dieses Mannes Erstaunen erregt. Den nautischen Hauptunterricht erteilte von Anfang an Dr. Wiese. Er hat denselben 42 Jahre lang, zunächst als erster Lehrer und von 1877 an als Direktor der Anstalt geführt und er ist daher derjenige, der der Unterrichtsmethode seinen Geist und seine Eigenart aufdrückte. Er war einfach in seinen Formen, aber sich seines eigenen Wertes stets vollbewußt. Seine Schüler hingen mit großer Verehrung an ihm, war er doch ein Meister in der populären Darstellung wissenschaftlicher Probleme. Am 1. Jan. 1896 trat er in den Ruhestand und starb schon im April desselben Jahres.

Die Prüfungsvorschriften von 1833 wurden naturgemäß nach Eröffnung einer vollständigen, gut ausgerüsteteten Navigationsschule wesentlich erhöht. Ein Ehrbarer Rat der Stadt Rostock erließ am 10. Januar 1855 neue Vorschriften, die denen der damaligen preußischen sehr ähnlich sind und die auch von denjenigen, die 1869 vom Norddeutschen Bund erlassen wurden, nur in untergeordneten Punkten abwichen. Vorher war schon eine Schulordnung erlassen, die sich in mancher Hinsicht durch drakonische Strenge auszeichnete und die jungen Seeleute recht schablonenhaft behandelte. In der Praxis ist sie daher wohl niemals in ihrem ganzem Umfange durchgeführt worden.

Die Zeit bis 1870 bringt eine stetige normale Entwickelung der Anstalt. Sie war besonders in den sechziger Jahren sehr gut besucht, zählte doch die Rostocker Reederei 1869 381 Schiffe mit mehr als 100 000 Registertonnen. Das Rostocker Steuermanns- und Schifferprüfungszeugnis galt aber nur für Rostocker Schiffe. Nicht einmal auf den übrigen mecklenburgischen Schiffen wurden die Rostocker Schüler ohne weiteres zugelasen. So ereignete sich 1858 der seltsame Fall, daß einem Rostocker Schiffer vom Großherzoglichen Amt in Ribnitz anheimgestellt wurde, seine Schifferprüfung in Wustrow zu wiederholen, wenn er sein Schiff weiterfahren wolle. Es gab dieser Vorfalll den Anstoß zu einer Einigung des Rostocker Magistrats mit der mecklenburgischen Regierung, und es galten fortan die Rostocker Zeugnisse für ganz Mecklenburg. In den übrigen deutschen Seestaaten wurden sie natürlich nicht anerkannt, falls nicht etwa großer Mangel an Steuerleuten vorhanden war. Es mag noch erwähnt werden, daß der Unterricht in der Gesundheitspflege bereits im Jahre 1863 in der Rostocker Schule eingeführt wurde. Erteilt wurde er allerdings nur im Winter in etwa 20 Stunden in der Schifferklasse und zwar zuerst von dem Universitätsprofessor Ackermann. Als dieser 1873 nach Halle berufen wurde, ging er an den damaligen Stadtphysikus über und ist seitdem in den Händen des Stadtphysikus oder dessen Stellvertreters geblieben. Seit 1898 wird er auch in den Steuermannsklassen in je zwei wöchentlichen Stunden erteilt.

Die Prüfungsvorschriften des Norddeutschen Bundes, die das Reich nachher übernommen hat, traten 1870 in Kraft und leiteten eine allgemeine deutsche Entwicklung ein. Sie weisen den Rostocker Vorschriften von 1853 gegenüber indessen keine wesentlichen Fortschritte auf. Zum Teil brachten sie sogar Rückschritte, indem sie die merkantilen, see- und wechselrechtlichen Gegenstände, insbesondere Havarei, Bodmerei und ähnliches vernachlässigten, und zwar unter Berücksichtigung der Interessen der großen Hansestädte an der Nordsee, deren Kapitäne von den genannten Kenntnissen weniger Gebrauch machen konnten. In Rostock versuchte man zunächst im Unterricht diese Gegenstände noch weiter zu behandeln, aber sie teilten

bald das Schicksal der Physik. Die Prüfung verlangten sie nicht; sie schliefen daher langsam ein. Erst das Jahr 1904 hat auch diese Unterrichtsgegenstände wieder zu Ehren gebracht.

Obgleich im Jahre 1854 mit ausdrücklichem Hinweis auf die Dampfschiffahrt und die Maschinenkunde der physikalische Unterricht in Rostock eingeführt wurde, wurde der Unterricht in der Maschinenkunde erst sehr spät, nämlich im Jahre 1892, in den Lehrplan aufgenommen. Wiese war ein Gegner dieses Unterrichtsfaches geworden; der Schiffer werde durch oberflächliche Kenntnis des Maschinenbetriebes nur verleitet, dem Maschinisten ins Handwerk zu pfuschen und der Friede an Bord dauernd gefährdet. Schließlich konnte auch er sich jedoch den Gründen, die für die Einführung der Maschinenkunde sprechen, nicht vollständig entziehen, zumal alle anderen Schulen bereits vorangegangen waren.

Die Organisation der Anstalt war von Anfang an eine derartige, daß sie aus drei Klassen bestand, einer Schifferklasse, die nur in den Wintermonaten geöffnet war, einer Steuermannsklasse, in der das ganze Jahr unterrichtet wurde, und einer Vorschulklasse, die anfangs das ganze Jahr, später aber meist nur im Winter besucht wurde. Eine Vorschulklasse bestand mit einigen Unterbrechungen seit 1858 noch in Warnemünde. Sie unterstand dem Schuldirektor in Rostock, wurde nur im Winter besucht und schlief am Anfang der neunziger Jahre ein. Die Organisation der Rostocker Anstalt ist bis zum Jahre 1898 nicht grundsätzlich geändert worden. Sie wurzelte in den Verhältnissen der alten Schiffahrt, die im Winter still lag und im April wieder zu neuem Leben erwachte. Erst sehr spät wurde mithin den neuen Verhältnissen Rechnung getragen, nachdem die Schiffe längst in großer Fahrt beschäftigt und auch im Winter in Fahrt waren. Von genanntem Jahre an besteht die Anstalt aus einer Schifferklasse und zwei parallel laufenden Steuermannsklassen: alle vier Monate beginnt ein Schiffer- und ein Steuermannskursus.

Seit dem Jahre 1899 ist der Navigationsschule außerdem eine Seemaschinistenschule angegliedert worden, die sich eines besonders regen Besuches erfreut. Die Gesamtanstalt bereitete im Jahre 1904 mehr als 150 Schüler zu den Prüfungen vor.

Die inneren Einrichtungen sind außerdem in den letzten Jahren einer durchgreifenden Verbesserung unterworfen worden; das Lehrerpersonal besteht, einschließlich des Direktors, aus acht Herren, so daß für alle Unterrichtsgegenstände besondere Fachlehrer vorhanden sind. Die Anstalt kann daher allen Anforderungen, die billiger Weise an sie gestellt werden können, genügen und sieht hoffentlich auch in Zukunft einer Entwickelung entgegen, die ihrer Vergangenheit würdig ist.

Selbstleuchtende Rettungsbojen.

Ein Kapitän schreibt uns:

Mit großem Interesse habe ich den Artikel unter obiger Überschrift in Nr. 47 der »Hansa« gelesen. Der Artikel beginnt mit der Wiedergabe des Beschlusses des Vereins Deutscher Seeschiffer in Hamburg, welcher im wesentlichen ausspricht, daß derselbe die Einführung von selbstleuchtenden Rettungsbojen für höchst wünschenswert hält, im übrigen aber bekennt, daß ihm keine Konstruktion bekannt ist, die auch ohne Schwierigkeit auf kleineren Schiffen eingeführt werden könnte. Weiter wird erwähnt, daß seitens der Reichskommissare, insbesondere des Herrn Vizeadmirals Freiherr von Bodenhausen beim Seeamt in Hamburg in kurzer Zeit wiederholt darauf hingewiesen ist, daß vielleicht ein Unfall vermieden, oder wohl richtiger ein Menschenleben hätte gerettet werden können, wenn eine selbstleuchtende Rettungsboje an Bord gewesen wäre. Schließlich meint der Verfasser, daß eine Prüfung doch angestellt werden möge, ob die Vermutungen des Herrn Reichskommissar auch von anderen Fachleuten geteilt werden, und zweitens ob eine der zur Zeit bekannten Nachtrettungsbojen zur Einführung empfohlen werden könne.

Was nun den ersten Teil der Prüfung anbelangt, so wird wohl jeder Fachmann überzeugt sein, daß ein Rettungsversuch bei Nacht mehr Aussicht auf Erfolg hat, wenn die Stelle, oder doch die Nähe der Stelle, wo die verunglückte Person zu suchen ist, durch ein helles Licht bezeichnet ist, als ohne ein solches. Ganz abgesehen von der Möglichkeit, daß der Verunglückte die an dem Leuchtkörper befestigte Boje erreichen kann.

Der zweite Punkt ist m. E. wesentlich schwieriger zu beantworten, und da wirft sich unwillkürlich die Frage auf: Was haben wir denn eigentlich für selbstleuchtende Rettungsbojen und welches sind deren Vorzüge und Nachteile? Das große Interesse, welches die Fachvereine einer jeden Neuerung auf diesem Gebiete entgegenbringen, tritt deutlich zu Tage wenn man die große Anzahl Herren sieht, welche stets an den Vorführungen derartiger Neuheiten teilnehmen, alle beseelt von dem Wunsche endlich einmal etwas zu sehen was zur allgemeinen Einführung geeignet erscheint.

In Betracht zu ziehen sind bei der Beurteilung einer Nachtrettungsleuchtboje wohl hauptsächlich folgende Punkte:

1) Der ganze Apparat muß schnell in Betrieb gesetzt werden können und schnell und sicher funktionieren;

2) Das erzeugte Licht muß stark genug, d. h. mehrere Seemeilen weit sichtbar sein;

3) Es darf weder durch Wind noch Seegang zum Erlöschen gebracht werden können;

4) Die Brenndauer muß genügend lange sein;

5) Die Zusammensetzung der lichterzeugenden Bestandteile mit Rücksicht auf Haltbarkeit, Feuer- und Explosionsgefahr;

6) Der Preis.

Wenn nun von dieser Stelle einige mir bekannte Leuchtkörper in Verbindung mit Rettungsbojen nach bestem Wissen beschrieben werden, so bezwecke ich damit keineswegs das Thema zu erledigen. Im Gegenteil, diese Auslassungen sollen zur Erwiderung, Richtigstellung und Erweiterung herausfordern, um möglichst viel Material herbei zu schaffen. Vorweg sei noch bemerkt, daß namentlich zu Punkt 5 wohl eigentlich nur ein Chemiker ein maßgebendes Urteil abgeben kann. Vornehmlich ein solcher, welcher die Oxydationsgefahr auf See sowohl durch direkte Berührung mit Seewasser, als durch den großen Feuchtigkeitsgehalt der Luft richtig beurteilen kann und genügende Kenntnis sonstiger Schiffahrtsverhältnisse hat.

1. Die Holmlichter. — Eine zylindrische Blechdose ohne Öffnung. Mit einem beigegebenen Dorn wird oben wie unten ein Loch gestoßen und die Dose frei oder an eine Boje gebunden über Bord geworfen. Brennt nach wenigen Sekunden mit heller Flamme, über deren Brenndauer und Sichtweite ich indessen keine genauen Angaben machen kann. Inhalt: Eine geschlossene leere Dose die als Schwimmer dient und eine aus haselnußgroßen Stücken bestehende Masse (Phosphorcalcium?) die in Verbindung mit Wasser eine Flamme erzeugt.

Ich fand vor ca. 15 Jahren auf einem angekauften Schiffe in einem Spinde des Kartenzimmers, wo zeitweise Seewasser eindrang, diese Dosen vor. Der Boden war stark oxidiert und jedenfalls undicht. Da ein starker phosphoriger Geruch ausströmte, wurden die beschädigten Dosen entfernt. Da der Inhalt wie gesagt nach Berührung mit Wasser brennt, oder selbstentzündende Gase erzeugt, so scheint hier die Gefahr nahe zu liegen, daß bei gänzlichem Durchrosten und Eintritt von Wasser auch Feuer entstanden wäre. Sollte das Feuer, welches in der Nacht vom 22. bis 23. Oktober 1903 an Bord des Naphtadampfers »Ottawa« in Nordenham ausbrach, auf Explosion oder Entzündung derartiger Leuchtgase zurück-

geführt werden können, wie es in dem Bericht der oldenburgischen »Nachrichten für Stadt und Land« vom 24. Oktober 1903 angenommen wird?

Wie ich höre sind die Holmlichter bei einer großen Hamburger Reederei in Gebrauch und zwar derart auf der Brücke an einer Boje befestigt angebracht, daß die Durchlochung beider Deckel durch einfachen Druck geschieht und der Apparat dadurch leicht gebrauchsfertig gemacht ist. Ein Kapitan teilt mir mit, daß die Dosen im Laufe der Zeit undicht werden, was sich durch einen penetranten Geruch bemerkbar macht. Sie werden dann über Bord geworfen und durch neue ersetzt.

Dann wurde im vorigen Jahre allen interessierten Kreisen die Acetylen-Nacht-Rettungsboje, System C. Wiese und M. Gröschner vorgeführt und gab zu recht lebhaften Debatten Anlaß. Diese Boje, die vielen Lesern bekannt sein dürfte, besteht aus einem langen Hohlzylinder, dessen oberes Ende die durch Glas und Gitterwerk geschützte Lampe trägt. Oberhalb der Mitte des Zylinders befindet sich der Schwimmkörper in Gestalt einer Kugel, welche aus Segeltuch hergestellt und mit Renntierhaaren gefüllt ist. Diese Kugel umschließt ein Band, an welchem Ringe das Anbringen von Rettungsbojen gestatten. Unten wird eine Büchse mit 200 gr Calcium carbid eingeführt, welches letztere bekanntlich bei Berührung mit Wasser Azetylengas erzeugt. Die Zündung erfolgt selbsttätig, indem durch eine kleine elektrische Batterie ein Platindraht zum Glühen gebracht wird, innerhalb 25 Sekunden nachdem die Boje das Wasser erreicht hat. Die Brenndauer beträgt 2 Stunden und dürfte die Sichtweite mehrere Seemeilen betragen. Nach dem Gebrauch müssen Carbidpatrone und Zünder erneuert werden. Dabei sei bemerkt, daß man sich täglich von dem Funktionieren der Batterie bezw. des Zünders überzeugen kann, indem man durch Drehung eines oben einzuführenden Schlüssels an der Batterie den Contakt herstellt, wodurch ein Platindraht glühend wird, was man beobachten kann.

Die Boje wiegt 20 Kilo und bedarf, um guten Falles sicher zu sein, geeigneter Aufhängung an einem mit Gleitschienen versehenen Davit oder sonstiger zweckmäßiger Vorkehrung.

Gegen die Einführung dieser Boje wurde seinerzeit die Gefährlichkeit des Calcium carbid in erster Linie angeführt und diese Ansicht auch anscheinend von der See-Berufsgenossenschaft geteilt. Indessen ist die Sache wohl bei weitem nicht so schlimm; diese immerhin geringen Mengen Calcium carbid werden in vorzüglicher Packung geliefert, so daß Wasserzutritt und damit Gasentwickelung bei normaler Handhabung fast ausgeschlossen erscheint. Übrigens soll erst ein großer Prozentsatz Acetylengas in einem Raum vorhanden sein müssen, um ein explosives Gemenge zu bilden. Da warnt schon der Geruch. Jetzt ist ja auch seitens der See-Berufsgenossenhaft das Mitführen von Calcium carbid an Bord gestattet und sind, wie ich höre, z. Zt. verschiedene Schiffe der Ostafrika-Linie, der Woermann-Linie, Kosmoslinie, Levantelinie und des Norddeutschen Lloyd mit der Acetylen-Rettungsboje ausgerüstet.

Der Preis Mk. 350 ist ja ein recht hoher, zu hoch wohl für manche kleinen Schiffe, wo auch sonst die Gefahr näher liegt, das kostbare Instrument durch Seeschlag zu verlieren. Ist die Acetylenboje indessen gut und hält sie, was sie verspricht, so dürfte sie wohl bald wenigstens auf großen Schiffen mehr Verwendung finden. Die lange Brenndauer, zwei Stunden, scheint mir ein großer Vorzug zu sein, denn 40—45 Minuten dürften häufig nicht genügen.

Schließlich wurde uns vor kurzem in Hamburg ein englisches »Waterlight« vorgeführt, welches auf englischen Passagierschiffen obligatorisch eingeführt sein soll. Es ist eine zylindrische Blechbüchse mit abgerundeten Böden, an denen sich je ein Ring befindet. Der eine dieser Ringe bildet das Ende einer ca. 5 mm dicken Stange, deren anderes Ende eine Öffnung im entgegengesetzten Boden verschließt. Der erstgenannte Ring wird nun mit einem kurzen Bendsel an der Reeling befestigt, wo der Rettungsring angebracht ist. Der am anderen Ende, an der Dose selbst befestigte Ring dient zur Verbindung des Leuchtkörpers mit der Boje durch eines beliebig, sagen wir 2 m langen Taues.

Wird nun die Boje, d. h. der Rettungsring geworfen, so soll die daran befestigte Dose folgen, der die Löcher verschließende Bolzen oder Stift aber an der Reeling hängen bleiben. Erreicht nun die Dose das Wasser, so tritt dieses in die untere Öffnung ein, der Inhalt resp. die sich entwickelnden Gase entzünden sich und aus der oberen Öffnung brennt eine schöne helle und weitleuchtende Flamme, die 40 Minuten Brenndauer haben soll.

Bei dem ersten Versuch auf der Alster am 3. November d. J. riß der Stift nicht aus und war daher diese Probe mißlungen. Ob dies lediglich an ungeschickter Handhabung gelegen hat oder ob es öfter vorkommt, daß der Stift entweder nicht ausreißt und der ganze Apparat hängen bleibt oder daß der Stift abbricht, ohne die Öffnungen freizulegen und nun die Boje ohne Licht davon treibt, kann hier nicht kurzerhand entschieden werden. — Der zweite Versuch fiel besser aus. Innerhalb 20 Sekunden nach Fall der Boje brannte eine schöne weit leuchtende Flamme, die, wenn man von der immerhin erwähnenswerten Gefahr der offenen starken Flamme für den zu Rettenden absehen will, billigen Ansprüchen genügen dürfte, wenn die Brenndauer von 40 Minuten genügend erachtet wird und diese dann auch tatsachlich vorhanden ist.

Unser Versuchsobjekt wurde gleich anfangs mehrfach unter Wasser getaucht, um zu zeigen, daß Seegang diese Flamme nicht löschte, oder wohl besser, daß eine Neuzündung sofort stattfand, und bestand diese Probe glänzend. Als wir aber nach 20 Minuten tadellosem Brennens das Untertauchen wiederholten, da erlosch die Flamme und entzündete sich nicht wieder.

Inhalt der Dose? »Geschäftsgeheimnis.« Aber ich und mehrere der anwesenden Herren mit mir glaubten, Azetylengas am Geruch zu erkennen. Inhalt also jedenfalls teilweise Calcium Carbid. Nun bedarf aber das sich bei Zutritt von Wasser zum Cacium Carbid entwickelnde Azetylengas der Entzündung und, da keine Zündvorrichtung vorhanden scheint, liegt der Gedanke nahe, daß die Waterlights außer dem Calcium Carbid als Gaserzeuger, auch etwas von dem Inhalt der Holmlichter (Phosphor Calcium?) als Zünder enthalten. War nun dieser Zünder wohl verbraucht, als die Flamme beim zweiten Untertauchen erlosch? In diesem Falle dürfte die Brenndauer bei Seegang noch in Zweifel zu ziehen sein, denn die Intensität der Azetylenflamme dürfte naturgemäß gegen Ende der angegebenen Brenndauer nachlassen und die Flamme durch Spritzer gelöscht werden. Ich glaube übrigens, daß auch eine gut brennende offene Azetylengasflamme einer Ueberschüttung mit Wasser, wie es bei Seegang, welcher noch das Bootaussetzen zuläßt, vorkommen kann, nicht standhält.

Wie sieht es nun mit der Gefährlichkeit oder besser Gefahrlosigkeit der Waterlights aus? Der durchgehende Bolzen soll beim Fall der Boje ausreißen, er kann also nicht stark befestigt sein. Das läßt befürchten, daß mechanische Ursachen, wie Schlag, Stoß oder Reißen am Bendsel einerseits, wie durch chemische Einwirkung (Oxydation) andererseits die Verbindung gelöst wird. Tritt nun durch Regen oder Seegang Wasser hinzu, so haben wir die Bescherung, falls oben ausgesprochene Vermutung betreffs der Bestandteile richtig ist. Wenn nun eine solche brennende Boje auf der Brücke schon recht unangenehm werden kann, wie viel größer ist die Gefahr, wenn mehrere derselben längere Zeit unbeachtet im Spinde liegen. Vor Zutritt von Wasser sind derartige Spinde an Bord wohl selten ganz geschützt. Pulver und andere Feuerwerks-

körper, welche sich übrigens in verhältnismäßig kleinen gut schließenden Metallgefäßen gegen Feuchtigkeit schützen lassen, können höchstens verderben. Andrerseits aber Körper, die durch Zutritt von Wasser explosive oder selbstentzündende Gase entwickeln können, doch sehr gefährlich werden, falls sie nicht besonders gegen oben erwähnte Eventualität geschützt sind.

Wenn nun alle, welche zu Vorstehendem Berichtigungen und Ergänzungen liefern können, insbesondere die aktiven Kapitäne ihre Erfahrungen über die verschiedenen im Gebrauch befindlichen Nachtrettungsbojen der »Hansa« einsenden möchten, so dürften wir in absehbarer Zeit der Beantwortung der Frage: »Ob eine der z. Z. bekannten Nachtrettungsbojen mit selbsttätiger Beleuchtung zur Einführung empfohlen werden könnte«, wesentlich näher gerückt sein.

Deutscher Nautischer Verein.

(Schluß.) Drittes Rundschreiben. Oldenburg i. Gr., 28. November 1904.

Auslegung der Ostsee-Feuerschiffe. Der Herr Staatssekretär des Reichsmarineamts teilte mir mit, daß das neue Reservefeuerschiff für die Ostsee im kommenden Winter noch nicht verfügbar sein werde, um das Feuerschiff »Adlergrund« zu ersetzen, falls es behufs Instandsetzung über die Zeit ernstlicher Eisgefahr hinaus im Hafen bleiben müsse. Der Herr Staatssekretär des Reichs-Marineamts wird es sich angelegen sein lassen, diese Zeit auf das möglichste zu beschränken. (Vgl. 2. Rundschreiben unter III.)

Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute. Die Handelskammer in Kiel hat an das Reichsamt des Innern die nachfolgende Eingabe gerichtet:

»Mit dem 1. Juli d. Js. sind die Bestimmungen der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904, in Kraft getreten. Nach § 7 ist die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt bedingt durch

a) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens vierundzwanzigmonatigen Fahrtzeit als Steuermann in mittlerer oder großer Fahrt oder auf Schiffen von mindesens 400 cbm Bruttoraumgehalt in kleiner Fahrt oder als Schiffer auf kleiner Fahrt. Die Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst ist nicht anrechnungsfähig;

b) die Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen während dieser Fahrzeit und die Vorlegung dieser Berechnungen.

Diese Bestimmungen in Verbindung mit den Vorschriften der Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren vom 16. Juni 1903, haben in nautischen Kreisen zu der Befürchtung Veranlassung gegeben, daß ein Mangel an Schiffsoffizieren für die Fahrt zwischen den Nordsee- und Ostseehäfen eintreten wird. Die Fahrten zwischen den deutschen Ostsee- und den deutschen Nordseehäfen gehen sehr viel durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, die regelmäßigen Linien zwischen diesen Häfen benutzen fast ausschließlich diese Schiffahrtsstraße. Nach § 5 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 ist für die Führung der Schiffe in dieser Fahrt, soweit Schiffe über 400 cbm Brutto-Raumgehalt in Frage kommen, was sehr häufig der Fall ist, ein Schiffer mit Patent für große Fahrt erforderlich. Nach der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 aber gehört die Fahrt selbst zwischen Nordsee und Ostsee mit Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals zur Küstenfahrt; dieselbe umschließt:

›die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluß der Insel Helgoland, jedoch ausschließlich der Strecke nördlich vom Aggerkanal und Frederikshavn, sowie der Umfahrt um Skagen;

an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen Inseln einschließlich der Insel Bornholm;

und der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar mit Einschluß der Insel Oeland, soweit diese Fahrt die Grenzen des Nahverkehrs überschreitet.‹

Nach diesen Bestimmungen können Steuerleute, welche auf den obenerwähnten Linien ihre Steuermannszeit absolviert haben, nicht die Zulassung zur Prüfung als Schiffer auf großer Fahrt erlangen. Die Reedereien müssen bei Schiffen über 400 cbm als Kapitäne Schiffer auf großer Fahrt anstellen, sie sind aber nicht in der Lage, diese Steuerleute für ihre Linien in ihren eigenen Betrieben heranzubilden. Während dem Schiffe die Pflicht auferlegt wird, einen Seesteuermann zu fahren, wird diesem die Fahrt für sein weiteres Fortkommen nicht angerechnet. Eine Folge ist, daß die Steuerleute, welche sich für derartige Fahrten eignen, gezwungen sind, andere Linien aufzusuchen, um die Fahrzeit für die Zulassung zur Prüfung als Schiffer auf großer Fahrt zu erlangen. Schon jetzt liegen hier verschiedene Fälle vor, daß Steuerleute von Schiffen auf dieser Fahrt abgegangen sind, um anrechnungsfähige Dienstzeit zu erhalten; hierdurch ist das Eintreten eines Mangels an geeigneten Steuerleuten für die erwähnten regelmäßiger Fahrten unausbleiblich. Für die Reedereien werden demnach große Nachteile eintreten müssen.

Das hohe Reichsamt des Innern bitten wir, hochgeneignest eine Veränderung zu veranlassen, sei es durch eine Änderung der Bestimmungen, sei es dadurch, daß der § 11 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 Anwendung findet auf § 5 derselben Bekanntmachung insofern, daß vom Herrn Reichskanzler die Anforderungen an die Schiffsführer von Schiffen von 400 cbm Raumgehalt und mehr in der genannten Küstenfahrt allgemein herabgesetzt werden, oder sei es, daß nach § 51 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 allgemein Ausnahmen für die Zulassung zur Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt seitens der in dieser genannten Küstenfahrt beschäftigt gewesenen Steuerleute gestattet werden.«

(Vergl. zweites Rundschreiben.)

Internationale Schiffsvermessung. Die Handelskammer zu Kiel hat in ihrem Berichte zu dieser Angelegenheit an den Herrn Regierungspräsidenten zu Schleswig (vergl. zweites Rundschreiben) auf einen Erlaß des Herrn Finanzministers nebst Anlagen Bezug genommen. Sollte einzelnen Mitgliedern dieser Erlaß nicht bekannt sein, so bin ich auf Wunsch bereit, denselben eine Abschrift davon zu übersenden.

Der Handelsverein in Brake hat sich inzwischen ebenfalls mit der Angelegenheit beschäftigt und ist zu der Ansicht gekommen, daß sich für die Reedereien und Schiffswerften ein Bedürfnis auf Abänderung der Schiffsvermessungsvorschriften nicht herausgestellt habe. Die seit 1895 in Kraft befindliche Vermessungsordnung habe sich in ihrer Übereinstimmung mit der für Großbritannien geltenden Vermessungsordnung bewährt. Es sei dahin zu streben, und liege im Interesse der Reedereien, daß von allen Staaten, die die deutsch-englische Vermessungsordnung eingeführt haben, gleichlautende Ausführungsbestimmungen erlassen werden.

Haftung der Reeder. 1) Der Kieler Nautische Verein hat beschlossen, sich bezüglich der Frage der Haftung der

Reeder dem im zweiten Rundschreiben mitgeteilten Gutachten der Handelskammer in Kiel anzuschließen.

2) Der Vorsitzende des Danziger Nautischen und Reedervereins, Herr Th. Rodenacker in Danzig, schreibt mir:

»Da die vielfachen Beratungen über meinen letztjährigen Antrag, betr. die Haftung des Reeders, nicht nur gezeigt haben, daß augenblicklich wenig Stimmung dafür ist, und außerdem die dagegen angeführten Gründe sehr erhebliche Bedenken in mir erregt haben, bitte ich im nächsten Rundschreiben mitzuteilen, daß ich diesen Antrag zurückziehe.«

Nachdem der vorherige Vereinstag beschlossen hat, den Beschluß über den vorstehenden Antrag zu vertagen, bis die einzelnen Vereine Zeit gehabt haben, sich eingehender mit der Sache zu beschäftigen, habe ich zunächst die Frage an die Mitglieder zu richten, ob sie mit der Zurückziehung des Antrages einverstanden sind.

3) Außerdem hat der Braker Handelsverein zu dieser Frage eine ausführliche Denkschrift eingereicht, auf welche ich für den Fall der Weiterberatung des Antrages zurückkommen werde.

Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor einem Treibanker. Der Nautische Verein zu Rostock ist zu der Ansicht gelangt, daß Schiffe, die vor einem Treibanker liegen, durch besondere Tag- und Nachtsignale kenntlich gemacht werden müssen. Vielleicht empfehle es sich festzusetzen, daß sie am Tage 3 schwarze Bälle und nachts drei rote Lichter zu zeigen haben, damit sie von den gänzlich manövrierunfähigen Schiffen sicher unterschieden werden können. Das Wegerecht sei ihnen ebenso wie diesen zu gewähren.

Dem Braker Handelsverein ist kein Fall bekannt geworden, daß der Mangel derartiger Signale irgendwelche Störungen oder Gefahren hervorgerufen habe. Nach Ansicht des Braker Handelsvereins sollte die große Zahl der bestehenden Signale nicht unnötigerweise vermehrt werden und es vielmehr dem Kapitän überlassen bleiben, welches Signal er dem jeweiligen Zustande seines Schiffes entsprechend benutzen wolle.

Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung. Am 31. Oktober d. Js. hat im Kaiserlichen Gesundheitsamt in Berlin eine vertrauliche Beratung über den Entwurf von gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung stattgefunden. Der Unterzeichnete hat auf Einladung an diesen Verhandlungen teilgenommen und dabei die Beschlüsse des Deutschen nautischen Vereins vertreten. (Vergl. Bericht über den 35. Vereinstag, Seite 15.)

Statistische Mitteilungen. Vom Kaiserlich-Statistischen Amt ist mir ein Sonderabdruck aus dem 3. Hefte des Jahrgangs 1904 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, enthaltend eine Arbeit über:

»Die Schiffsunfälle an den deutschen Küsten in den Jahren 1898—1902 mit Wrackkarte«

übersandt worden.

Für die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins füge ich je ein Exemplar diesem Rundschreiben bei.

Internationaler Schiffahrtskongress. In der Zeit vom 24.—30. September 1905 wird der X. Internationale Schiffahrtskongreß in Mailand tagen. Der König von Italien hat das Protektorat übernommen; Ehrenpräsidenten des Kongresses sind der Herzog von Genua und die Herren Minister der Marine und der öffentlichen Arbeiten des Königreichs Italien.

Von seiten der deutschen Mitglieder der Internationalen ständigen Kommission der Schiffahrtskongresse werden die nautischen Vereine pp. zur Teilnahme an dem Kongreß eingeladen.

Diejenigen Körperschaften, die dem Verbande angehören, haben das Recht, für je 100 Franks Jahresbeitrag einen offiziellen Delegierten zu dem Kongreß zu entsenden. Diese Delegierten haben außerdem ihren persönlichen Beitrag zu zahlen. Mitglieder, welche das Programm des Kongresses zu empfangen wünschen, wollen mir davon gefälligst Mitteilung machen.

Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal. Die Vorschriften für die Vermessung der Schiffe, welche den Suezkanal passieren, stützen sich ursprünglich auf die Beschlüsse der internationalen Konferenz in Konstantinopel vom Jahre 1873. Dieselben liegen auch den vom Bundesrat erlassenen »Vorschriften über die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal vom 30. März 1895« zu Grunde. Die Beschlüsse von Konstantinopel sind jedoch im Laufe der Jahre von den verschiedenen Nationen verschieden ausgelegt, und es hat sich vor allem das Bedürfnis herausgestellt, die Bestimmungen näher zu definieren, welche in § 2 der erwähnten Bundesratsverordnung folgendermaßen lauten:

»Von der Einvermessung in den Brutto-Raumgehalt sind ausgeschlossen: alle nicht geschlossenen und dem Wetter oder Seegange dauernd ausgesetzten Räume unter Schutzdecken, welche nur durch Deckstützen mit dem Schiffskörper verbunden sind, und zwar auch dann, wenn die Räume zum Schutz der Schiffsbesatzung und der Deckpassagiere oder Unterbringung von Deckladung dienen können.«

Bereits im Jahre 1902 hat die internationale Verwaltungskommission des Suezkanals in Paris ein neues Verfassungsreglement aufgestellt, das sich jetzt jedoch ebenfalls als unzureichend erwiesen hat. Aus diesem Grunde ist dasselbe jetzt abermals einer Revision unterzogen, und die einzelnen Regierungen sind von der genannten Kommission aufgefordert, sich mit den neuen Vorschriften einverstanden zu erklären. Dieselben lauten in der Übersetzung wie folgt:

»Da sich gewisse Schwierigkeiten herausgestellt haben hinsichtlich der Vermessung derjenigen Schiffsräume, die gebildet werden durch Aufbauten auf oder über dem obersten Deck, so hat die Verwaltung des Suezkanals, nachdem sie sich über diese Frage mit den wichtigsten Verwaltungen, die die Meßzertifikate für den Kanal ausstellen, in Verbindung gesetzt hat, folgende Verordnung in Kraft gesetzt:

1. Schiffe mit Shelterdeck. In den Bruttoraum wird einvermessen die Gesamtheit des Raumes unter Shelterdeck mit Ausnahme desjenigen Raumes, welcher direkt an den in den Schiffswänden befindlichen Luken liegt (exactement au droit d'ouvertures dans les murailles), falls überhaupt solche Luken existieren.

2. Schiffe mit Forecastle, Brücke und Poop. Bei diesen Schiffen sollen von der Einvermessung ausgenommen sein:

a) im Forecastle ein Teil der Länge, der gleich $^1/_8$ der Länge des Schiffes ist, zu messen von der Innenseite des Vorderstevens und in Mittelhöhe des Forecastle;

b) in der Poop ein Teil der Länge, der gleich $^1/_{10}$ der Länge des Schiffes ist, zu messen von der Innenseite der Heckstützen und in Mittelhöhe der Poop;

c) von der Brücke ein Teil der Länge, der den vorhandenen Luken auf Deck entspricht, welche zum Maschinen- und Kohlenraum führen, ohne daß jedoch Luken Berücksichtigung finden, die sich über die Schotten vor dem Kohlenraum oder die Schotten hinter dem Hauptmaschinenraume hinaus erstrecken.

3. Schiffe mit Poop und Brücke oder Forecastle und Brücke. Bei diesen Schiffen soll von der Vermessung nur der Raum ausgenommen werden, welcher der Länge der Luken des Kohlen- und des Maschinenraums entspricht, wie oben unter 2c.

4. Definition der Länge des Schiffes. Unter Länge des Schiffes ist im Vorstehenden in allen Fällen die Entfernung zwischen der Innenseite des Vorderstevens in Mittelhöhe des Forecastle und der Innenseite des Heckstützens in Mittelhöhe der Poop zu verstehen.

5. Aufhebung der Ausnahmen bei beladenen Schiffen. Falls ein Schiff zu irgend einer Zeit während seines Durchgangs durch den Suezkanal Waren oder Proviant in einen der von der Vermessung ausgenommenen Räume verladet, so muß die Gesamtheit dieses Raumes von diesem Moment an in die Vermessung einbezogen und soll nicht mehr in Abzug gebracht werden.«

Vereinstag. Für die nächste Jahresversammlung habe ich 3 Tage — den 13., 14. und 15. Februar 1905 — in Aussicht genommen. Es wird sich empfehlen, am ersten Tage die Beratung der neuen Satzungen und sonstige geschäftliche Angelegenheiten zu erledigen und erst am zweiten Tage in Gegenwart der Vertreter der Behörden und der Gäste mit den eigentlichen Beratungen zu beginnen.

Verschiedenes. Auf dem letzten Nautischen Vereinstage ist die Mecklenburgische Handelskammer zu Rostock als Mitglied in den Deutschen Nautischen Verein aufgenommen worden. Den Beitrag dieser Korporation habe ich auf 100 Mk. festgesetzt.

Die Beiträge für den Deutschen Nautischen Verein bitte »z. Hd. der Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg« adressieren zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins
Schultze.

Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Orderbuch.

Von Kapt. E. M., Danzig.

Die Ausführungen des Kapt. M. G. in Nummer 43 bis 46 geben mir die gewünschte Veranlassung zu diesem wichtigen Thema nochmals das Wort zu ergreifen.

Der Verfasser hat sich anscheinend durch meine nicht ohne Berechnung gewählte »markige Ausdrucksweise« schwer getroffen gefühlt und sich daher in anerkennenswerter Weise die erdenklichste Mühe gegeben die wichtige Frage der Regelung der Wachdienstangelegenheit *»tiefer zu erfassen, sie durchgreifender und gründlicher zu erörtern, auf höherer Stufe des Gedankens zu verarbeiten und der Lösung entgegenzuführen«* und damit das von mir angeblich Versäumte gründlichst nachzuholen. Leider vermag ich in den Ausführungen des Verfassers auch nicht den geringsten Erfolg, nichts, was uns der Lösung dieser wichtigen Frage auch nur einen Schritt näher gebracht hätte, zu entdecken. Wohlfeile und geschmacklose Angriffe gegen meine Ausdrucksweise und eine jeder Objektivität entbehrende Kritik wegen einiger ohne jedes Verständnis des Zusammenhangs willkürlich herausgerissener Sätze — das ist alles, was der Verfasser gegen meinen Vorschlag vorzubringen vermag.

Was das Erstere anbelangt so muß ich leider davon Abstand nehmen, etwas darauf zu erwidern, weil ich sonst darin ein schweres Attentat gegen den guten Geschmack der Leser der »Hansa« erblicken würde; der zweite Teil erledigt sich dadurch von selbst, daß ich nochmals in ausführlicher Weise auf das Thema selbst eingehe, um auch Herren wie dem Kapitän M. G., welchem anscheinend der Dienstbetrieb an Bord eines erstklassigen unter Leitung hochintelligenter Führer stehenden Ozeandampfers unbekannt ist, das Verständnis meines *in der Praxis längst erprobten und bewährten Vorschlages* zu erleichtern.

Wenn man bedenkt, wie ungeheuer vielseitig der verantwortungsvolle Beruf des Schiffsführers ist, so wird mir jeder darin beipflichten müssen, daß eine sachgemäße und durchgreifende Organisation des ganzen Schiffsdienstes, eine Organisation, welche die Rechte und Pflichten des Einzelnen, sei er nun Offizier, Maschinist, Arzt, Steward oder Passagier aufs schärfste präzisiert, die erste Vorbedingung für eine geregelte und erfolgreiche Schiffsleitung bildet. Auf dieser Organisation basiert die an Bord unentbehrliche Disziplin und ein Schiffsführer, welchem das nötige Organisationstalent fehlt, wird nie in der Lage sein, Disziplin und Ordnung auf seinem Schiffe aufrechtzuerhalten. Unsere Seegesetzgebung, welcher die Aufgabe zufällt, Menschenleben und Eigentum auf See durch sachgemäße Bestimmungen gegen Willkür, Leichtsinn oder mangelndes Verständnis zu schützen, hat daher und wird stets das Bestreben zeigen, organisatorisch zu wirken und soweit dieses möglich ist, einheitliche Normen zu erzielen, um dadurch die Schiffsführer in ihren Bestrebungen zu unterstützen. Leider ist dieses nicht immer so einfach als es auf den ersten Blick aussieht, denn es gibt wohl kaum einen zweiten Erwerbszweig, in dem in Bezug auf ihren Bildungsgrad so verschiedenartige Elemente gewissermaßen neben einander und unter denselben Lebensbedingungen ihres Amtes walten, als den des Schiffsführers bezw. Offiziers. Man braucht sich daher nicht zu wundern, wenn über eine anscheinend ganz einfache nautische Frage die heterogensten Ansichten zu Tage gefördert werden, sodaß der Gesetzgeber vor einem Dilema steht, und ihm nichts anderes übrig bleibt, als nach dem Muster Alexander des Großen den Gordonschen Knoten mit einem kühnen Schwerthieb zu durchschlagen.

Wenn die Regierung zu einem derartigen Vorgehen »der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe« gezwungen wird, so ist dies nicht nur geeignet, das Ansehen derjenigen unter uns, welche Anspruch darauf erheben, in Fragen ihres Berufes ernst genommen zu werden, aufs schwerste zu präjudizieren, sondern es können auch auf solche Art entstandene Gesetze Härten enthalten, welche vermieden wären, wenn die beteiligten Kreise einheitlich zusammengewirkt hätten, anstatt sich in unsinniger Weise gegenseitig die Köpfe einzurennen.

Darum muß es unsere Aufgabe sein, die Gegner einer sachgemäßen Regelung der Wachtdienstfrage auf dem Wege der Verordnung mit den schärfsten Waffen zu bekämpfen, um die der Regierung bezw. der See-Berufsgenossenschaft entgegenstehenden Bedenken rechtzeitig zu beseitigen, und nicht die Sache solange aufzuschieben, bis sich mit dem rapide zunehmenden Seeverkehr durch die Lodderwirtschaft an Bord solcher Schiffe, deren Führer »ihre Stellung nicht richtig auffassen«, Übelstände in der Handhabung des Wachtdienstes herausstellen, welche im Interesse des Schutzes von Menschenleben und Eigentum auf See gesetzgeberische Maßnahmen rechtfertigen, durch die die kleinen, um ihre Existenz schwer kämpfenden Reedereien über ihre Kraft belastet werden könnten.

Nach meiner Ansicht und ich glaube hierin nicht fehl zu gehen, verdienen doch bei der Beurteilung einer so wichtigen Frage diejenigen Parteien in erster Linie berücksichtigt zu werden, welche eine überwältigende Majorität repräsentieren. Es müßten sich also einem objektiven Beurteiler der ganzen Angelegenheit die Fragen aufdrängen: 1. Wer hat ein Interesse daran, daß die Wachtdienstangelegenheit durch eine Verordnung geregelt wird, und wer nicht? 2. Auf welcher Seite ist die Majorität?

(Schluß folgt.)

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Flensburg.

Unfall des Dampfers „Taygeta" im bottnischen Meerbusen. Der Dampfer, der auf der Reise von Hantmas (Wasadistrikt) nach Westhartlepool im Goppel auf einen Gegenstand unter Wasser stieß, war, wie sich später in Hartlepool herausstellte, so stark beschädigt worden, daß 14 Platten neu ersetzt werden mußten. Am 28. Oktober 1903 beschloß das Seeamt, durch Vermittelung des Auswärtigen Amts, bei den russischen Behörden Erkundigungen über das Fahrwasser und über die dortigen Lotsenverhältnisse einzuziehen. Die Antwort lag vor und wurde von dem Vorsitzenden verlesen. Darnach ist das Fahrwasser, in welchem der Unfall passierte, nicht vermessen und gibt es aus diesem Grunde auch keine offiziellen Lotsen. Der Lotse will den Kapitän Schmidt darauf aufmerksam gemacht haben, daß er ihn nur als Freund begleiten könnte. Diese Aussage wird von dem Kapitän entschieden in Abrede gestellt, und er ist bereit zu beeidigen, daß der Lotse sich ihm in offizieller Eigenschaft vorgestellt hat. Weitere Aufklärung ist von der russischen Behörde nicht gegeben. — Der Reichskommissar bemerkt, daß die verschiedenen Aussagen des Kapitäns und des russischen Lotsen auf einem Mißverständnis beruhen müßten. Es müßten übrigens dort merkwürdige Zustände herrschen, daß es in einem schwierigen Fahrwasser keine offiziellen und geprüften Lotsen gäbe. Das Seeamt gibt folgenden Spruch ab: Der Flensburger Dampfer »Taygeta«, Kapitän Schmidt, ist am 4. Juli 1903 durch Aufstoßen auf einen harten Gegenstand im bottnischen Meerbusen erheblich beschädigt. Der Unfall ist dadurch herbeigeführt, daß das nicht vermessene Fahrwasser dem dortigen russischen Lotsen nicht genügend bekannt war.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Dem Stettiner Oderwerken wurde für Hamburger Rechnung ein **Dampfer von 3000 Tons Tragfähigkeit** in Auftrag gegeben. Die Dimensionen sind: 84 m × 12,5 m × 6,25 m. Das Schiff wird nach den Vorschriften des Bureau Veritas ✠ I. 3. 3. L. 1. 1. P. R. unter Spezialaufsicht erbaut. Die Dreifach-Expansionsmaschine wird 800 Pferdestärken indizieren und soll dem Schiffe eine Geschwingkeit von $8^1/_2$ Knoten geben; die Kessel erhalten ca 280 qm Heizfläche. Die Ablieferung des Schiffes wird im Sommer 1905 erfolgen.

* * *

Die Reederei H. C. Horn, Lübeck-Schleswig, bestellte bei der Neptunwerft in Rostock **vier Dampfer von je 4100 Tons Tragfähigkeit.** Die Ablieferung soll von Juli bis November 1905 erfolgen. Dieselbe Werft ist ferner beauftragt zum Bau von einem Dampfer von 7000 Tons für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg und einem Dampfer von 4100 Tons Tragfähigkeit für die Flensburger Dampfer-Kompanie. Samtliche 6 Dampfer sind im zweiten Semester 1905 zu liefern, so daß die Neptunwerft hiermit für das Jahr 1905 voll besetzt ist.

* * *

Die Reederei F. Laeisz hat als Ersatz für die in diesem Jahre verkauften beiden ältesten Schiffe »Pestalozzi« und »Paposo« ihrer Flotte bei den Herren Blohm & Voß den Neubau **einer Viermastbark** von 4500 Tons Tragfähigkeit bestellt.

* * *

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schloß in diesen Tagen den Bau **dreier grosser transatlantischer Dampfer** ab. Davon zwei für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen von je ca. 8200 Tons und einen für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg von annähernd 7000 Tons Tragfähigkeit.

* * *

Stapelläufe.

Am 8. Dezember wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Flensburger Dampferkompanie (H. Schuldt) im Bau befindliche Dampfer (Stapel No. 244) **„Regina"** glücklich ins Wasser gelassen. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 301′ × 41′ 2″ × 21′ 3″. Tragfähigkeit ca. 4100 Tons.

* * *

Probefahrten.

Am 10. Dezember fand von Hamburg bis Cuxhaven und zurück die Probefahrt des für die Hamburg-Amerika-Linie von der Reiherstieg-Schiffswerft gebauten Passagier- und Frachtdampfers **„Polynesia"** statt und verlief zur vollsten Zufriedenheit der Bestellerin. Der Neubau mißt: 125 m × 25,5 m × 9,6 m; Brutto R.-T. 6022; Kajüteneinrichtungen für 44 Passagiere und außerdem für eine beschränkte Anzahl Zwischendecker. Die vierfache Expansionsmaschine mit Schlickschem Massenausgleich hat 2800 indizierte Pferdekräfte. Der Zylinderdurchmesser beträgt 615 — 870 — 1290 — 1850 mm, 1370 mm Hub. Die drei Einenderkessel zu je drei Feuern 15 Atmosphären Druck, haben eine Gesamtheizfläche von 733,14 qm und eine Gesamtrostfläche von 1707 qm. Der Durchmesser der Schiffsschraube beträgt 5600 mm.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Die Hamburg-Amerika Linie hat das bekannte Reisebureau von Carl Stangen übernommen. Die Hauptbedeutung dieses neuen aus verschiedenen Gründen bemerkenswerten Schrittes liegt darin, daß die große Reederei in die engen Beziehungen eintritt, die das Stangen'sche Bureau mit fast sämtlichen Eisenbahn-Verwaltungen des In- und Auslandes unterhält.

* * *

In Verbindung mit der Navigationsschule in Emden soll kommenden Ostern dort zum ersten Male ein in Emden beheimatetes Schulschiff in Dienst gestellt werden. Die Schüler werden neben dem theoretischen Unterricht zugleich einen praktischen Kursus durchmachen und dann vom Schiff wieder in die Steuermannsklasse zurückkehren.

* * *

Die Geschäfte der Nordsee-Linie, Hamburg, die bekanntlich am 1. Januar 1905 an die Hamburg-Amerika Linie übergeht, werden, soweit sie den kaufmännischen Teil betreffen, unter der Firma: Hamburg-Amerika Linie, Seebäder-Dienst, als besondere Abteilung unter Leitung des Herrn W. Weselmann weitergeführt, während alle technischen Angelegenheiten des Dienstes fernerhin durch die technischen Abteilungen der Hamburg-Amerika Linie behandelt werden.

* * *

Ausland.

In Triest hat sich am 8. Dezember ein Schulschiffs-Verein nach deutschem Vorbilde mit der Aufgabe konstituiert, die Erziehung junger Seeleute auf einem Schulschiff vorzunehmen. Es soll eine stählerne Bark von 7—800 t Tragfähigkeit, mit Raum für 30 Kadetten in Dienst gestellt werden.

* * *

Die Opposition englischer Reeder gegen die Gebührenerhebung im Suezkanal hat nach »Fairplay« zu dem Entschluß Veranlassung gegeben, einen zweiten Kanal, parallel dem bisherigen, zu bauen. Die ganze Ankündigung macht den Eindruck, daß es sich hier nicht um ein Phantom, sondern um eine Absicht handelt, die lange vorbereitet ist.

* * *

Nach einer Verordnung des Königs von Spanien vom 12. November ist die Schiffahrt zwischen den Kanarischen Inseln in Zukunft nur Schiffen unter spanischer Flagge gestattet.

* * *

Berichte von deutschen und englischen Schiffen melden das Vorhandensein zahlreicher Eisberge auf der Route vom Kap der Guten Hoffnung nach Australien.

Vermischtes.

Ueber grundlose Verleumdungen entnimmt das »Wilhelmshavener Tageblatt« der »Allg. Schiffahrts-Ztg.« folgende Bemerkungen: »Ende September verbreiteten sozialdemokratische Blätter unerhörte Anschuldigungen gegen unsere Kriegsmarine. Danach sollten deutsche Kriegsschiffe und Torpedoboote am 21. September dem versinkenden deutschen Segelschiff »Dorothea« trotz Notsignal und Notflagge keine Hilfe geleistet haben. Der Gewährsmann war der Führer der »Dorothea«. Die jetzt beendete seeamtliche Verhandlung hat die Unhaltbarkeit der Beschuldigungen ergeben. Der Schiffer behauptete, ein Panzergeschwader sei ihm vor Schleimünde in einem Abstand von 4 bis 5 Seemeilen, also einer vollen deutschen Meile, begegnet. Er habe ein Horn geblasen. Selbstverständlich ist ein Hornsignal auf solch beträchtliche Entfernung hin nicht hörbar. Das Flottenkommando erklärte noch dazu, daß am 21. September sich kein Panzerschiff vor Schleimünde befunden habe. Nach den weiteren Angaben der sozialdemokratischen Blätter sollte eine von Eckernförde kommende Torpedobootsflottille kurz vor dem Versinken der »Dorothea« in geringer Entfernung achtlos vor den Signalen vorübergefahren sei. Der Flottillenführer bestreitet die Richtigkeit der Behauptung auf das entschiedenste und der Schiffer mußte vor dem Seeamt einräumen, daß er keine Notflagge oder ein anderes Notsignal geheißt habe. Der Reichskommissar hob das merkwürdige Verhalten des Schiffers bei Vorüberfahren der Torpedobootsflottille hervor. Der Schiffer sah die Boote und machte sich nicht bemerkbar. Der Spruch des Seeamts betonte, daß die im »Hamburger Echo« Nr. 125 vom Schiffer aufgestellten Behauptungen, es seien deutsche Kriegsschiffe in Kenntnis davon, daß der Segler sich in Seenot befunden habe, vorbeigefahren, ohne ihm Hilfe zu leisten, sich als unwahr herausgestellt haben.« — Daß in diesem Reigen sozialistischer Blätter der berüchtigte »Seemann« eine Hauptrolle spielte, ist bei der Tendenz dieses Organs ganz selbstverständlich. Wo es etwas sensationelles auf maritimem Gebiete zu Schnuppern giebt, mag es noch so frech erlogen sein, werden nur die besseren Kreise in den Schmutz gezogen, dort finden wir das sog. »Zentralorgan für die Interessen der seemännischen Arbeiter in Deutschland« in der vordersten Reihe.

Prüfungswesen.

In Altona werden im Jahre 1905 Schifferprüfungen für große Fahrt am 20. Februar, 10. April, 2. Juni, 7. August, 16. Oktober und 1. Dezember, Seesteuermannsprüfungen am 20. März, 14. Juni, 7. September und 14. Dezember beginnen. Für Flensburg sind zur Zeit erst die Termine für zwei Prüfungen festgelegt, nämlich am 8. Februar Beginn der Schifferprüfung für große Fahrt und am 7. März der Beginn einer Seesteuermannsprüfung.

* * *

Am 9. Januar 1905, morgens 9 Uhr, wird auf der Navigationsschule in Lübeck eine Prüfung zum Seeschiffer auf großer Fahrt und zum Steuermann beginnen. Meldungen nimmt bis zum 7. Januar entgegen der Vorsitzende der Prüfungskommission, Direktor Dr. Schulze, Navigationsschule, Lübeck.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 12. Dezember. Unter den Eingängen war folgendes an den Verein gerichtetes Schreiben von der See-Berufsgenossenschaft: »Bei uns ist die Frage akut geworden, welche Vorschriften zwecks Erzielung einer wirksamen Oberflächen-Ventilation bei Kohlenladungen zu erlassen sein dürften. Um bei Entscheidung dieser Frage nach Möglichkeit sicher zu gehen, haben wir uns entschlossen, die in Betracht kommenden sachverständigen nautischen Kreise um eine gutachtliche Auskunft zu ersuchen. Infolgedessen gestatten wir uns, Sie hierdurch ergebenst zu bitten, sich zu folgenden Punkten gütigst äußern zu wollen: 1. Wie streicht die Luft über einen nicht bis ans Deck mit Kohlen gefüllten Raum hinweg, wenn zwei Luken, und zwar eine vordere und eine hintere geöffnet sind? Angenommen wird hierbei, daß der Raum vor der vorderen Luke ungefähr die gleiche Größe wie der Raum hinter der hinteren Luke hat. 2. Wenn anstatt der vorerwähnten Luken Ventilatoren, und zwar ungefähr an denselben Stellen, wie diese Luken, stehen, welche Stellung ist dann den Ventilatoren zu geben, um einen möglichst intensiven Luftzug zu erzielen? 3. Wenn die beiden Ventilatoren genau am vorderen und hinteren Ende des Raumes angebracht sind, welche Stellung kommt dann für diese Ventilatoren in Frage? Bei Beantwortung dieser vorstehenden 3 Fragen bitten wir einen Unterschied zwischen Dampfer und Segler machen und hierbei noch besonders berücksichtigen zu wollen, wie die Verhältnisse a) bei Dampfern, 1. gegen den Wind, 2. mit dem Winde, b) bei Seglern, 1. bei dem Winde, 2. vor dem Winde sich gestalten. Endlich wäre es uns noch erwünscht, Ihre Ansicht darüber zu hören, ob die Verhältnisse bei Schiffen, die im Hafen oder vor Anker liegen, eine Veränderung erleiden. — Der Verein trat sodann in die zweite Lesung über die Satzungen des Deutschen Nautischen Vereins ein. — Nächste Sitzung am 19. Dezember.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 14. Dezember. Unter den Eingängen war eine in einem lokalen Blatte veröffentlichte Kritik an dem Beschluß in letzter Sitzung über die Signalstation in den Kuhwärder Häfen. Wesen und Inhalt der Notiz zeigten einen so auffallenden Mangel an Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse, daß über sie zur Tagesordnung übergegangen wurde. Die Anwesenheit von zwei Hafenlotsen als Gäste gab zu einem Meinungsaustausch Anlaß über den letztwöchentlichen Vereinsbeschluß, wonach eine Vermehrung der Hafenlotsen, die Errichtung einer beweglichen Lotsenstation und eine Verlegung ihres Standortes weiter elbabwärts als wünschenswerte Neuerung in Vorschlag gebracht worden war. Im allgemeinen kam hierbei zum Ausdruck, daß zweckentsprechender als eine Vermehrung der Lotsen eine Vermehrung der Barkassen sei, um aufkommende Schiffe, wenn ihre Anzahl groß ist, ohne Verkehrsstockung mit Lotsen besetzen zu können. Herr Kapitän Elson hielt sodann ein Referat über den Deutsch-Nautischen Almanach, den er wegen seines instruktiven Inhalts den aktiven Kapitänen als Lektüre warm empfahl. Hierauf beschäftigte sich der Verein mit internen Angelegenheiten. — Nächste Sitzung am 21. Dezember. Tagesordnung: *Vorschläge zur Verminderung der Kollisionsprozesse.*

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg** schreibt: In der am 8. Dezember abgehaltenen Versammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich eine Mitteilung der *Navigationsschule in Hamburg,* daß am 13. Dezember an dieser Schule eine Prüfung in der Gesundheitspflege stattfindet, zu welcher Anmeldungen bis zum 12. Dezember entgegengenommen werden. Der Vorsitzende empfahl diese

Prüfungsgelegenheit ernster Beachtung. Von der Deputation für Handel und Schiffahrt war auf eine diesbezügliche Eingabe der Bescheid ergangen, daß auch für die alten Häfen *neue Zeitsignale* in Aussicht genommen seien für den Fall, daß die für die Kuhwärderhäfen in der Ausführung begriffenen Einrichtungen sich bewahren werden. Dagegen könne die Deputation nicht befürworten, daß noch weitere Sturmwarnungsstellen im Hamburger Hafen eingerichtet würden. Die fortgesetzte Wartung dieser *Sturmwarnungssignale*, das hierzu erforderliche Wärterpersonal und die telegraphische Verbindung mit der Zentralstelle der Seewarte würden bedeutende Kosten erfordern, welche in keinem Verhältnis zu dem eventuellen Nutzen dieser Einrichtungen stehen würden. Für stillliegende Fahrzeuge seien Sturmwarnungssignale insofern nicht von Bedeutung, als sie nach § 19 des Hafengesetzes *stets* genügend befestigt sein müßten, und diese Befestigung nicht erst vornehmen dürften, wenn ein Sturm signalisiert würde. In Fahrt befindliche Fahrzeuge seien im Bereiche des hamburgischen Hafens stets in der Lage, sich gegen die Gefahren eines Sturmes in Sicherheit zu bringen, und ausgehende Fahrzeuge könnten im Vorbeifahren stets die Signale auf der Seewarte sehen und hätten auf ihrer Fahrt elbabwärts genügende Gelegenheit, erforderlichenfalls Schutz zu suchen, sofern der durch das Sturmwarnungssignal angezeigte Sturm eintreffen sollte. Es sei auch zu berücksichtigen, daß bei dem derzeitigen Stande der Meteorologie und des Wetternachrichtendienstes das Sturmwarnungswesen noch nicht so zuverlässig sei, um die Aufwendung bedeutender Mittel für deren Verbreitung im Hafen zu rechfertigen. — Die Firma Harder & de Voss in Hamburg hatte den Verein gebeten, ihre *Calorit-Konserven* einer Prüfung zu unterziehen. Diese Konserven bestehen aus Suppen oder vollständig zusammengesetzten Gerichten, welche man stets, ohne Feuer oder Dampf zu haben, in kurzer Zeit erhitzen kann, um sie zu geniessen. Zu diesem Zwecke ist die Büchse, welche die Konserven enthält, noch mit einem Blechzylinder umgeben, welcher in einem Doppelboden endigt. Der Zylinder ist mit ungelöschtem Kalk, der Doppelboden mit Wasser und Essig gefüllt. Durchstößt man jetzt mit einem Dorn den Doppelboden, so mischen sich Kalk und Essigwasser. Dadurch entsteht ohne weitere Bemühungen eine so bedeutende Hitze, daß das in der Büchse enthaltene Essen in ungefähr 20 Min. warm geworden ist. Die Versuche gelangen ausgezeichnet und die erwärmten Konserven wurden als schmackhaft und gut befunden. In der Diskussion hierüber wurde geäußert, daß solche Calorit-Konserven, vorausgesetzt, daß sie dauerhaft seien, sich als eiserner Bestand eines Rettungsbootes eignen würden, um Schiffbrüchigen, welche den Strapazen zu erliegen drohen, zur Stärkung zu dienen. Den Schiffsoffizieren privatim sei die Anschaffung zu empfehlen, wenn sie sich hin und wieder von dem ewigen Einerlei des Schiffsproviants erholen wollten.

Büchersaal.

Marine-Sorgen (Revision des Flottenprogramms) von F. Rust, Kapitän-Leutnant a. D. Verlag von **C. A. Schwetschke & Sohn,** Berlin W. 35. Geb. Mk. 3.—

Das vorliegende Buch ist eine Polemik über das letzte Flottenprogramm, in dem wir stehen; es hat sich die Aufgabe gestellt, für die brennend gewordene Frage des Ausbaues unserer Flotte weitere Kreise zu interessieren. Wenngleich der Verfasser zunächst an die Volksvertreter, an die Fachleute und an die Mitglieder des Flottenvereins appelliert, so hat er doch zum Verständnis der Materie für weitere Laienkreise seinen Standpunkt in den sich aneinanderreihenden Kapiteln entwickelt, und schliesst mit Vorschlägen, die er für eine dringende Revision des Flottenprogramms in der kommenden Reichstagssession der Beachtung empfiehlt. Seinem Inhalt entnehmen wir: Ein Wort zur Einführung. — Flottenprogramme. — Lehren aus dem Ostasiatischen Kriege. — Was für Schiffe sollen wir bauen? — Schiffbau und Schiffbau-Ingenieure. — Kreuzer. — Kreuzerkrieg. — Torpedoboote und Unterseeboote. — Die Fehler unseres Flottenprogramms. — Revision des Flottenprogramms.

Übersicht der Gütertarife der österr.-ungar. Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften. II. Auflage, 1904. Verlag des **„Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger"**, Budapest. Preis 3 Kronen.

Die Übersicht umfaßt in 18 Abteilungen alle derzeit in Kraft stehenden Gütertarife der österr.-ungarischen Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften, 715 Stück an der Zahl, deren Einführungstag, Nachtragsanzahl, Verkehrsgebiet und Bezeichnung der Artikel, für welche dieselben Gültigkeit haben. Verzeichnisse der gültigen Tarife wurden bisher von verschiedenen Eisenbahnverwaltungen zur Ausgabe gebracht; dieselben umfaßten jedoch nur jene Tarife, an welchen die betreffenden Verwaltungen beteiligt waren, während die vorliegende Übersicht sämtliche in Österreich-Ungarn gültigen Eisenbahn-Tarife und überdies jene der die Donau befahrenden Fluß- und der Seeschiffahrtsgesellschaften in sich schließt. Die übersichtliche Anordnung des Stoffes wird der II. Auflage der Übersicht gewiß neue Freunde erwerben.

Segelhandbuch für die Ostsee. Dritte Abteilung. Herausgegeben vom **Reichs-Marine-Amt,** im Vertrieb bei **Dietrich Reimer** (Ernst Vohsen), Berlin 1904. Vierte Auflage.

Diese neue Abteilung umfaßt die deutsche Küste, von Schleimünde an süd- und ostwärts über Eckernförde, Holtenau-Kiel, Heiligenhafen mit Fehmarn, Travemünde, Warnemünde, Rügen, Swinemünde, Rixhöft, Danzig, Pillau und Memel bis Nimmersatt, also die ganze deutsche Küste an der Ostsee. Wie ihre Vorgänger ist auch diese sehr ausführlich und instruktiv gehalten.

Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern, I. Band: Eingänge des Jahres 1903. Herausgegeben von der **Deutschen Seewarte. Ernst Siegfried Mittler & Sohn**, Hofbuchhandl., Berlin 1904.

(Über Zweck und Wesen dieser Berichte wird in einer der nächsten Nummern ausführlich gesprochen werden. D. R.)

Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik. Verlag von **Duncker und Humblot**, Leipzig 1904.

Das Buch giebt die Verhandlungen wieder, die auf der Generalversammlung des Vereins am 14. und 15. September 1903 in Hamburg stattgehabt haben. Den Schiffahrtskreisen ist insbesondere der erste Teil, der sich mit der Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter beschäftigt, zur Lektüre zu empfehlen.

Die Kältemaschinen von **Georg Göttsche,** Ingenieur in Altona. Zweite verbesserte Auflage. Verlag von **Johannes Kriebel,** Hamburg 1904. Preis Mk. 3.—.

Der Verfasser spricht nach einer Betrachtung über die wirtschaftliche Bedeutung der Kälte-Industrie in gemeinverständlicher Weise über verschiedene Systeme von Kältemaschinen, sowie über ihre Verwendung und Behandlung.

Italienische Handelskorrespondenz von Prof. **Alberto de Beaux. G. J. Göschen'sche** Verlagsbuchhandlung in Leipzig, 1904. Preis Mk. —.80.

Behandelt werden die in Handelsbriefen üblichen Formen, Waren-, Bank-, Kommissions- und Speditionsgeschäfte in übersichtlicher leicht faßlicher Darstellung.

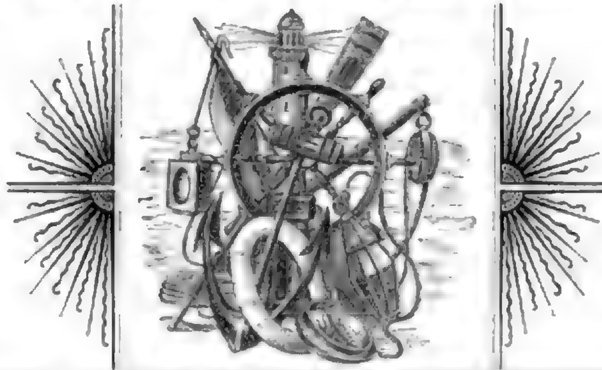
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (Geschäftsführender Verein. Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.



Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Beseitigung der Haftung des Reeders.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg** schreibt:

»Nachdem Herr Rodenacker aus Danzig seinen Antrag betr. Haftpflicht der Reeder bei dem Deutschen Nautischen Verein zurückgezogen hat (III. Rundschreiben), halten wir es für angebracht, zu erwägen, ob dieses Thema von der Tagesordnung des nächsten Verbandstages wieder abgesetzt werden soll. Die Gefahr, welche in dem Antrage für uns lag, scheint durch das Zurückziehen zunächst beseitigt zu sein.«

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins ersucht die Einzelvereine, sich möglichst umgehend zu dieser wichtigen Anregung äußern zu wollen.

Postbeförderung im Hamburger Hafen.*)

Die vom **Hamburger Seeschiffer-Verein** an die Kaiserliche Oberpostdirektion gerichtete Eingabe lautet u. A.:

»Die bekannte Zuverlässigkeit, mit der die Postsachen den Empfängern an Bord der an Kaimauern liegenden Schiffe zugestellt werden, wird bei der Beförderung von Postsachen an Personen der nicht landfest liegenden Schiffe im Hamburger Hafen vermißt. Von keiner Seite wurden bei dieser Beurteilung die anerkannten Bestrebungen der Postverwaltung für eine prompte Zustellung der Postsachen verkannt, vielmehr galt der Umstand, daß Briefträger an den Kaimauern auf günstige Gelegenheit zur Übergabe von Postsachen für die Mannschaft der an Pfählen oder auf dem Strom liegenden Schiffe warten, — eine täglich wiederkehrende, von vielen Mitgliedern wahrgenommene Erscheinung, — als Beweis für die gute Absicht der Postverwaltung. Andererseits läßt aber diese unvollkommene Ausführung des Willens der Postverwaltung, ihr sich oft als vergeblich gekennzeichnetes Bestreben, der Verpflichtung gegenüber Briefempfängern gern nachzukommen, den Mangel erforderlicher Beförderungsmittel zwischen Land und Schiff erkennen.

Weil nun den Briefträgern sowohl auf den Dampfern der Hafendampfschiffahrts-Gesellschaft sowie auf Harburger Dampfern vertragsmäßig Gelegenheit zur Beförderung der Postsachen von den Postämtern nach den an Land liegenden Schiffen geboten sei, glaubt der Verein, wenn diese Einrichtung auch auf die Jollenführerdampfer ausgedehnt werde, daß dann die beklagte Unzulänglichkeit des gegenwärtigen Zustandes behoben sei.«

Neben anderen Gründen wurde der Antrag des Vereins auch deshalb abgelehnt, weil die Charterung eines Jollenführerdampfers mit Kosten verbunden sei, deren Höhe in keinem richtigen Verhältnis zu dem beabsichtigten Zweck stehe. Auf Anfrage ist der Oberpostdirektion mitgeteilt worden, daß die Charterung eines Dampfers für den ganzen Tag gegen Mk. 15 000, für die Mittagsstunden von 10 bis 2 Uhr gegen Mk. 8 000 jährlich betragen würde. Da nun täglich im Durchschnitt etwa 30 Briefe zu besorgen sind, würde die Postverwaltung einen unverhältnismäßig hohen Aufwand für die Zustellung eines Briefes machen müssen.

* * *

Eine Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg über denselben Gegenstand wird in nächster Woche bekannt gegeben werden.

---

*) Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bringt, indem er die Eingaben zweier hamburgischer Vereine veröffentlicht, erneut in Erinnerung, daß auf der Verbandsseite neben allgemeinen auch lokale Angelegenheiten behandelt werden sollen. Indem die Einzelvereine ihre Tatigkeit durch Bekanntgabe von Eingaben den Verbandsmitgliedern, einem grösseren Publikum zugänglich machen, knüpfen sie das Band, das die Vereine im Verbande zusammenhält, enger, auch erhöhen sie den Wert der Verbandsseite.



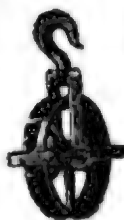
C. Störtländer

HAMBURG

Rödingsmarkt 48.

Fernsprecher:

Amt I, No. 868.





Ludwig Benjamin

Civil-Ingenieur

für Schiff- und Maschinenbau.

Vereidigter Sachverständiger.

Hamburg 6, Rentzelstrasse 16.

Entwürfe, Berechnungen, Gutachten, Taxen.

C. D. Gäbler

Manometer-Bauanstalt

HAMBURG, Spaldingstrasse 57

Manometer, Controllapparate, Dampfpfeifen, Hub- und Rotationszähler, Pyrometer, Vacuummeter etc.

G. H. Thyen, Brake (Oldenburg),

Schiffswerft,

Kesselschmiede, Maschinenfabrik.

Trockendock

340' lang, 42' Schleusenbr., 14' Wassertiefe.

Platz f. 4 Schiffe zugleich. Dockbr. 100'.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg.

Scotts Code. — Fernspr.-Anschluss No. 7.

J. H. Peters & Bey

H. C. P. Vintzens Nachf.

HAMBURG, Vorsetzen 16.

Telephon: Amt I, No. 4626.

Telegramm-Adresse: Schiffslampe.

Schiffs-Lampen und Laternen-Fabrik.

Ausrüstungs-Magazin.

Lieferanten der deutschen Seewarte und mehrerer gröss. Dampfschiffs-Rhedereien, Schiffswerften etc

Neu-Ausrüstungen und Reparaturen aller Schiffslampen, Laternen, sowie sämmtlicher Schiffs-Ausrüstungs-Artikel.

Caesar Wollheim

Schiffswerft u. Maschinenfabrik. BRESLAU.

Modernste Werfteinrichtung.

Nur erstklassige Arbeit.

Durchaus konkurrenzfähige Preise.

See- u. Flussleichter
Schuten u. Prähme
Hafen-Bugsierdampfer
Fluss-Transportfahrzeuge
Schlepp- u. Personen-Flussdampfer
u. dergl.

Vertreter: Ludwig Benjamin, Ingenieur, Hamburg 6, Rentzelstr. 16.

Eckardt & Messtorff,

Buchdruckerei, Stubbenhuk Nr. 18.

Anfertigung

sämmtl. Drucksachen.

BEHR's Nachtsignal-Apparat

für den Gebrauch des internationalen Signalbuches.

Attestirt und empfohlen von vielen nautischen Autoritäten und nautischen Vereinen.

BEHR's Leinen-Wurfgewehr

für das Abschiessen von Leinen, Depeschen und Oelraketen.

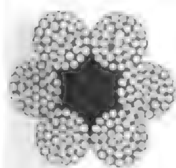
Dasselbe hat eine Einrichtung für die Beherrschung des Rückstosses vermittelst pneumatischer Bremse.

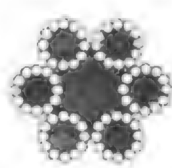
Näheres durch

Behr's Industrie-Gesellschaft, Bremen.

Bureau: **HAMBURG, Brauerhof.**

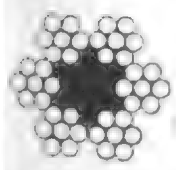
Vertreter f. d. Hansestädte u. Schlesw.-Holst.: Ingenieur **Ludwig Benjamin**, Hamburg, Rentzelstrasse 16.

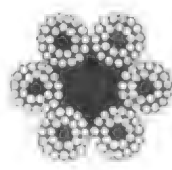




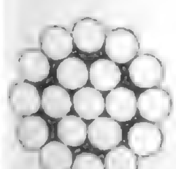
DRAHTSEILE

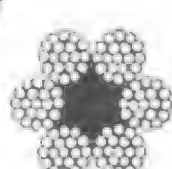
IN UNÜBERTROFFENER QUALITÄT AUS GUSSSTAHLDRÄHTEN EIGENER FABRICATION.





für
Hebezeuge
Bergwerke
Schleppschiffahrt
Seilbahnen, Transmissionen etc.





Wilhelm-Heinrichswerk

vorm. W. H. Grillo, **DÜSSELDORF.**

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1904. No. 52. Hamburg, den 24. Dezember. 41. Jahrgang.

Auf dem Ausguck.

Über § 14 Abs. 5 (letzter und vorletzter Satz) der Schiffahrtsverordnung für die Unterelbe

herrschen Meinungsverschiedenheiten. Um über sie die Ansicht der Leser einzuholen, der Zweck nachstehender Zeilen, mögen die beiden strittigen Sätze hier wiedergegeben werden:

»Überholt aber ein mit dem in diesem Paragraphen bezeichneten Signal versehenes Fahrzeug ein anderes, das dieses Signal nicht führt, so hat das letztgenannte dem ersteren aus dem Wege zu gehen. Die Absicht zum Überholen wird durch 4 kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene angezeigt; das Überholen darf erst ausgeführt werden, nachdem das zu überholende Schiff mit dem gleichen Signal geantwortet hat.«

Es handelt sich also hier für ein Schiff ohne Wegerechtssignal um die Ausweicheregeln gegenüber einem Schiff, das dieses Signal »wegen seines Tiefganges oder wegen seiner Länge« führen darf, und das das andere Fahrzeug überholen will. Räumt der Gesetzgeber dem überholenden Schiff gewisse aus seiner Beschaffenheit begründete Vorzugsrechte ein, dann hatte er doch wohl auch die Absicht, den Gebrauch von diesen Rechten nicht durch Willkür verkümmert zu sehen. Berechtigt, die Bestimmungen des vorletzten Satzes unbeachtet zu lassen, kann das zu überholende Schiff nur dann sein, wenn es glaubt, sich durch das Ausweichemanöver, wozu es durch den vorletzten Satz verpflichtet wird, in Gefahr zu bringen. Sei es in Strandungs- oder in Kollisionsgefahr mit einem anderen dem überholenden Schiff noch nicht sichtbaren Objekt. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so muß das zu überholende Schiff das Signal des anderen Schiffes beantworten und ihm aus dem Wege gehen. Und es ist straffällig, wenn der Aufforderung des Wegerechts-Schiffes nicht nachgekommen wird, ebenso wie es für alle Folgen seines Vorgehens verantwortlich bleibt. Das ist unsere Auffassung, wenngleich sie, was wir allerdings zugeben, nicht mit unzweideutiger Klarheit aus der Verordnung hervorgeht. Der Wortlaut, nicht aber der Geist der fraglichen beiden Sätze, läßt die Möglichkeit zu, als hänge die Beantwortung des Signals und das diesem folgende Ausweichemanöver vom guten Willen des Schiffes ohne Wegerechtssignal ab. Diese Auslegung ist nun der Verordnung kürzlich in einem Kollisionsfalle zu Teil geworden, der allein durch die unbegründete Nichtbeachtung der Regeln in § 14 Abs. 5 verursacht worden ist. Das Wegerechtsschiff zeigte, weil es wegen seines Tiefganges nicht auszuweichen vermochte, dem zu überholenden Schiff seine Absicht durch vier kurze Töne an, ohne eine Antwort zu erhalten und ohne das erwünschte Ausweichemanöver des zu überholenden Schiffes zu erzielen. Die Folge war schließlich, daß das tiefgehende Wegerechtsschiff im flachen Wasser mit seiner gemäßigten Fahrt aus dem Ruder lief, wodurch dann später die Kollision entstand. Vor Gericht rechtfertigte der wegen Nichtbeachtung des § 14 Beschuldigte seine Handlungsweise durch eine Auslegung des Abs. 5 dieses Paragraphen, wie wir sie im Vorstehenden als unrichtig charakterisiert haben, und er fand hierbei, wie gesagt, das Ohr des Gerichtes.

Allerdings nur eines Schöffengerichtes. Eine Auffassung, die dann die Frage nach dem eigentlichen Zweck der beiden strittigen Sätze im Abs. 5 berechtigt macht. Zur Klärung der Sachlage würde es gewiß beitragen, wenn sich unsere juristischen Leser zu dieser Angelegenheit äußern wollten.

* * *

Mit einem Vorschlag zur Verbesserung der Wetterprognosen

beschäftigt sich in der »Gaea« ihr Herausgeber, Herr Prof. Dr. Herrmann Klein. Er, den die Leser als Gegner des Systems der Wetterprognosen und Sturmwarnungen kennen, wie es von der Seewarte vertreten wird, unterstützt auch hier seine Auffassung durch Bekanntgabe einiger Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit. Jedoch als Nebenzweck seiner Kundgebung. Will er durch sie doch nur die Aufmerksamkeit der Prognostiker auf eine Abhandlung lenken, die der bekannte Meteorologe Herr Dr. N. Ekholm in Stockholm in der Meteorologischen Zeitschrift veröffentlicht hat. Dr. Ekholm, der auf die Wichtigkeit der Luftdruckschwankungen als Unterlage zur Vorausbestimmung des Wetters hinweist, schlägt vor, regelmäßig Karten der Verteilung dieser Schwankungen zu entwerfen, und daraus die Wanderungen der Gebiete hohen und niedrigen Luftdrucks, der barometrischen Maxima und Minima, abzuleiten. Nach Dr. Ekholm lassen die Luftdruckschwankungen häufiger als die augenblickliche Luftdruckverteilung ein Urteil auf das voraussichtliche Wetter zu. Auch die Zyklonen und Antizyklonen, wie sie auf den synoptischen Karten zum Vorschein kommen, sind nicht in dem Grade, wie man angenommen hat, für das Wetter maßgebend. Wenn Dr. Ekholm dann ausspricht, »daß das Zeitintervall zwischen den einzelnen Wetterkarten nicht größer sein dürfe, als daß man die Umwandlung der vorhergehenden in die nachfolgende deutlich überblicken könne« und in dieser Anordnung das einzige Mittel zur Voraussage des Wetters sieht, so hält ihm Dr. Klein entgegen, daß die Umwandlung vielfach so sprungweise vor sich gehe, »daß nach Karten, die Stunde auf Stunde das Wetter darstellten, schwerlich in vielen Fällen die Gestaltung nach Ablauf von 24 Stunden voraus konstruiert werden könnte.« Herr Dr. Ekholm besteht auf dem regelmäßigen Entwerfen von Karten gleicher Änderungen im Luftdruck, die aber nicht in Intervallen von je einem Tage, sondern für kürzere Zwischenzeiten entworfen werden sollten. In einem Gebiete, wo das Barometer gestiegen ist, welches Gebiet Steigungsgebiet genannt werden soll, liegt ein Punkt, wo die Steigung ihr Maximum erreicht hat, welcher Punkt Steigungszentrum genannt werden mag. In einem Gebiete, wo das Barometer gefallen ist, kurz dem Fallgebiet, finden wir ebenfalls einen Punkt mit dem Maximum des Barometerfalles, welcher Punkt Fallzentrum heißen mag. Bei Betrachtung einer Reihenfolge solcher Karten findet man dann in vielen Fällen, besonders bei stürmischem und veränderlichem Wetter, eine regelmäßige Fortbewegung und Veränderung der Schwankungsgebiete. Die Regelmäßigkeit, sagt Dr. Ekholm, tritt in der Tat hier viel mehr ausgeprägt hervor, als bei den Zyklonen und Antizyklonen. Dies ist sehr bemerkenswert, um so mehr, da die Mängel des Beobachtungssystems jedenfalls störend einwirken, indem die Beobachtungen weder gleichzeitig sind, noch genau nach Zwischenzeiten von 12 Stunden angestellt werden.

— Wir haben den Lesern diese kurzen Mitteilungen zur akuten Frage der Wetterprognosen nicht vorenthalten wollen. Wer sich eingehender mit dieser Materie beschäftigen will, lese »Gaea« (Heft I Januar 1905) und Meteorologische Zeitschrift 1904 S. 345.

* * *

Verfolgung und Kompensation der Koeffizienten B und C der halbkreisigen Deviation des Kompasses.

Hierzu wird uns von Herrn Oberlehrer Dr. H. Meldau unterm 14. Dezember aus Bremen geschrieben:

In dem Artikel »Verfolgung und Kompensation der Koeffizienten B und C« in der No. 50 Ihrer geschätzten Zeitschrift ist Bezug genommen auf einen kleinen Aufsatz, den ich im vorigen Jahre für die »Lloydnachrichten« geschrieben habe. Wenn ich auch inhaltlich im großen und ganzen dem (mir nicht bekannten) Herrn Verfasser beistimmen kann, so möchte ich mir doch einige Bemerkungen zu dem Artikel erlauben. Ich hätte es für praktischer gehalten, wenn der Verfasser an die vor einigen Monaten erschienene siebente Auflage von »Breusings« Steuermannskunst statt an den Aufsatz in den »Lloydnachrichten«, die ja einen ganz internen Charakter haben, angeknüpft hätte. Es wäre mir das auch insofern angenehmer gewesen, als die in der »Steuermannskunst« gegebenen Tabellen, da sie auf Beobachtungen mit verbesserten Einrichtungen beruhen, zuverlässigere Werte geben, als jene frühere Tabelle. Zudem finden sich in der »Steuermannskunst« zutreffendere Bemerkungen über die Anbringung der Flinderstange beim Fluidkompaß.

Übrigens ist das Verfahren, B_1 auf dem magnetischen Äquator durch Längsschiffsmagnete und B_2 dann auf höherer Breite durch die Flinderstange zu beseitigen, ja längst bekannt — es ist nur von unseren deutschen Seeleuten wenig ausgeübt worden, wohl aus dem Grunde, weil die Deutsche Seewarte der Anwendung der Flinderstange unsympatisch gegenübersteht und deshalb Anregung zu Versuchen in dieser Richtung nicht gegeben hat. Es wäre m. E. sehr zu wünschen, daß die von

Herrn **Randermann** mit so schönem Erfolg durchgeführten gesonderten Kompensationen des B_1 und B_2 Nachahmung fänden.

Auch bezüglich der in dem vorliegenden Artikel gegebenen Berechnung des Koeffizienten c möchte ich auf die in der Neuauflage der Steuermannskunst gegebene Form der Trennung von B_1 und B_2 hinweisen. Sachlich ist natürlich auch diese Trennung nichts Neues; aber gerade bei Kompaßfragen kommt alles darauf an, wie die Sache dem Seemanne mundgerecht und für den praktischen Bordgebrauch nützlich gestaltet werden kann.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat ***Dr. Sievers.***

16. Zur Auslegung des § 662 Handels-Gesetz-Buchs.

Auf Grund eines in London zwischen den Agenten der Parteien abgeschlossenen Frachtvertrages wurde eine nach Wladiwostok bestimmte Sendung Bleche zunächst in zwei englischen Dampfern nach Hamburg verschifft und hier in den vom Beklagten gecharterten Dampfer »Lisa« umgeladen, um nach Wladiwostok befördert zu werden. Der Beklagte hatte für die gesamte Reise ein Durchkonnossement zeichnen lassen, auf Grund dessen die Auslieferung in Wladiwostok demnächst auch erfolgte. Der Schiffer der »Lisa« hatte seinerseits dem Beklagten ein gleichlautendes Konnossement ausgestellt, das dieser aber in Händen behielt.

Der Versender, eine Berliner Firma, nahm den Beklagten wegen eines Schadens in Anspruch, der durch schlechte Stauung in der »Lisa« an den Blechen entstanden sein sollte. Er hatte sich zu diesem Zwecke zugleich die Rechte des Empfängers abtreten lassen. Die Klage ist in allen Instanzen auf Grund des § 662 H.-G.-B. abgewiesen worden.

Nach dieser gesetzlichen Bestimmung haftet im Falle der Unterverfrachtung für die Erfüllung der Unterfrachtvertrages, soweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von diesem übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Konnossements, nicht der Unterverfrachter, sondern der Reeder mit Schiff und Fracht. Der Beklagte war der Unterverfrachter des Schiffes »Lisa«, auf das die Bleche in Hamburg umgeladen wurden. Der Kläger hat gewußt, daß er es mit einem Unterverfrachter zu tun hatte. Es ist auch nicht zu bezweifeln, daß die Erfüllung des Unterfrachtvertrages, soweit sie hier in Frage steht, nämlich die ordnungsmäßige Verstauung der Ladung, zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, und zwar nach § 514 H.-G.-B. auch dann, wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird. Daß der Schiffer der »Lisa« die Güter angenommen, sie nach Wladiwostok transportiert und auch ein auf den Kläger lautendes Konnossement gezeichnet und dem Unterverfrachter ausgehändigt hat, ist unbestritten. Es liegen somit sämtliche Voraussetzungen vor, bei deren Vorhandensein das Gesetz den Unterverfrachter von der Haftung für die Erfüllung der Unterfrachtvertrages befreit und den Reeder mit Schiff und Fracht haften läßt.

Es ist geltend gemacht, die Anwendung der Bestimmung sei ausgeschlossen, weil es sich um die Übernahme eines Durchtransportes zu festen Sätzen für den ganzen Transport handle, und der § 622 voraussetze, daß der Unterbefrachter selbst das Frachtgut in die Hand des Führers des vom Unterverfrachter gecharterten Schiffes ablade, wobei er selbst dem Schiffe gegenüber die Stauung kontrollieren könne. Auch sei anzunehmen, daß die fortdauernde Haftbarkeit des Beklagten für die ganze Reise gewollt war, was in der Aushändigung des Durchkonnossements an den Kläger Ausdruck gefunden habe. Aber diese Versuche, den § 662 einzuschränken, scheitern an seinem Wortlaute und an seiner Entstehungsgeschichte. Der Wortlaut berechtigt in keiner Weise zu dem Schlusse, daß die Bestimmung keine Anwendung finden solle, wenn der Unterbefrachter das Gut nicht selbst in die Hand des Führers des vom Unterverfrachter gecharterten Schiffes abliefert, sondern, wie hier, die Umladung auf ein anderes Schiff vom Unterverfrachter kraft des geschlossenen Vertrages an einem dritte Orte stattfindet. Die Entstehungsgeschichte läßt mit Sicherheit entnehmen, daß sich die Kommission zur Beratung des H.-G.-B. bei Schaffung des § 662, der im ersten Entwurfe nicht enthalten war, der Tragweite der getroffenen Bestimmung voll bewußt war und es als ein Gebot der Billigkeit erachtete, daß der Unterverfrachter, wenn die Voraussetzungen des § vorliegen, von der Haftung für die Erfüllung des Unterfrachtvertrages befreit werden soll, weil in diesem Falle der Unterbefrachter weiß und damit einverstanden ist, daß der Unterverfrachter nicht selbst, sondern durch den Hauptverfrachter, den Reeder, erfüllt.

Daß das Konnossement, das der Schiffer der »Lisa« zeichnete, vom Beklagten aus eigener Initiative an den Kläger hätte ausgeliefert werden müssen, wird vom Gesetze nicht gefordert. Solange der Kläger die Aushändigung nicht verlangte, kann ihr Unterbleiben dem Beklagten nicht zum Nachteile gereichen.

Eine persönliche Haftung des Beklagten für den Schaden, der durch die mangelhafte Stauung

der Bleche entstanden sein soll, könnte nur in Frage kommen, wenn der Beklagte die Stauung als eine unter seiner Verantwortung stehende Leistung auf sich genommen oder für eine Überwachung der Stauung sich verbindlich gemacht hätte. In beiden Richtungen fehlt es an dem erforderlichen Beweisanerbieten. Der unter Beweis gestellte Umstand allein aber, daß dem Beklagten vor der Abfahrt der »Lisa« der Stauungsplan vom Stauer übergeben sein soll, vermag jenen Beweis nicht zu ersetzen.

Urteil des I. Ziv.-Sen. v. 29. Oktober in Sachen Koppel :/: Cellier. Rep. I. 264/04.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

November 1904.

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	430×52×25'6"	8000 t Tf.	Hamburg-Amerika Linie	Bremer-Vulkan, Vegesack	Rhaetia	G
»	115×21×9'10"	—	Hafen D. Schiff. Ges., Hamburg	Schiffswerfte & Maschinenfabr., Hamb.	Senator Brunnemann	
FD	312×45×21'6"	—	Reederei »Horn«, Lübeck	Neptunwerft, Rostock	Hornburg	»
»	59,5×9,4×4,6 m	—	Eine schwedische Reederei	Schichau-Werft, Danzig	Wilhelm	»
K	121,5×22,2×7,65 m	14000 Dpl.	Kaiserliche Marine	Germania-Werft, Kiel	Deutschland	
PD	106,7×13,4×8,78 m	7500 t Tf.	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voß, Hamburg	California	»
E	42×8,5×2,55 m	—	Weichselstrom-Bauverwaltung	J. W. Klawitter, Danzig		
FD	64×10,2×4,88 m	1350 »	Eine schwedische Reederei	Schichau-Werft, Danzig	Fryken	»
PD	375×46×30'	6000 »	Hamburg Südamerik. D. Ges.	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Rio Grande	»
	Ein Schwimmdock	—	Neue Freibezirk in Bremen	A.-G. »Weser«, Bremen		
FsD	24,1×6,5×3,12 m	—	Braker Heringsfischerei	G. H. Thyen, Brake		
			b) englische Werften.			
2 FsD	je 175×21×12'10"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Rosa; Keasman	L
FD	335×48×24'3"	5200 »	John Cory & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Rosemount	»
»	352×47×27'3"	—	D. F. & W. Roberts, Liverpool	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Aliana	»
»	300×37×21'0"	—	Telegraph Constr. Comp., Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Low Walker	Cambria	»
»	331×47×22'6"	—	A. Samman & Co., Hull	Ropner & Son, Stockton	Etton	»
»	380×47×31'6"	—	Ocean S. S. Co., Liverpool	Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Laertes	»
»	335×50×25'4"	—	Cockerline & Co., Hull	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Teutonic	»
Y	270×34×20	1260 Dpl.	Sir George Newnes, London	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Low Walker	Albion	
FD	151×24×11'6"	—	Eine Londoner Reederei	Th. Dobson & Co., Hessle	Argosi	
»	385×50×29	7000 t Tf.	Clan Line, Glasgow	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Clan Macnab	»
»	—	2493 BRT.	A. Meck & Sons, Goole	Eine Werft in Sunderland	Ottringham	
»	245×31×15	—	Great Eastern Railway Co.	Earles Shipb. & Eng., Hull	Clacton	
»	372×48×30	—	John Greenless & Co., Glasgow	Northumberl. Shipb. Comp., Howdon	Netherton	»
»	311×48×24'4"	—	Donald & Taylor, Glasgow	Iron Shipb. Co., Willington	Saxtona	»
			c) schottische Werften.			
FD	314×44×23'3"	4300 t Tf.	Russell Huskee & Co., Leith	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Craigmore	
»	259×45×19'5"	—	North Eastern Railway Co.	Lobnitz & Co., Renfrew	David Dale	B
»	175×28×13	—	Wm. Robertson, Glasgow	Scott & Sons, Bowling	Essonite	»
B	—	—	Indische Regierung	Simons & Co., Renfrew	Manar	
FD	222×31×15'6"	1400 »	J. & J. Denholm, Greenock	George Brown & Co., Greenock	Wellpark	
»	—	—	Pile & Co., London	Grangemouth & Greenwick Dock Co.	Chile	»
FsD	121×21×11	—	Eine Firma in Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Despatch	L
FD	375×46×28'2"	3700 BRT.	Thompson, Anderson & Co., Liverpool	D. & W. Henderson & Co., Partick	Sierra Blanca	»
»	382×47×28'3"	6250 t Tf.	J. Warwick & Co., Leith	Ch. Chonnell & Co., Scotstoun	Montroso	»
»	195×30×13'6"	—	Gem Line, Glasgow	John Shearer & Sons, Kelvinraugh	Gagenite	B
2 BD	je 125×25×10'6"	—	Liverpool Salvage Association	Dundee Shipb. Comp.	Finnisterre; Roberto	»
FD	380×37'3×30	6650 »	Woermann-Linie, Hamburg	Russell & Co., Port Glasgow	Lulu Bohlen	G
FsD	142×22×13'6"	—	Salmon, Lorient	John Duthie, Aberdeen	Mars	
FD	170×25×12'10"	600 »	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Co., Troon	The Viceroy	BC
			d) irische Werften.			
FD	383×48×31'3"	2700 BRT.	A. Holt & Co., Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Telamon	»

Ausserdem: b) 1 Küstendampfer, c) 2 Seeleichter, 1 Fischdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Eine Fahrt durch die Eisregion der Neufundlandbanken.

Anfang März eines Jahres fuhr ich mit einem Dampfer von 2000 t R und 1000 HP. nach Philadelphia. Wir hatten eine außerordentlich stürmische Reise und mußte ich, bei den Banken angekommen, nach Halifax abhalten, um Kohlen zuzunehmen. Auf dieser Strecke trafen wir ein Feld Packeis, und konnte ich als junger Kapitän der Versuchung nicht widerstehen hier meine Kenntnisse zu bereichern. Das Feld war ein schmaler Streifen von ca. 2 Sm Durchmesser, jedoch ragten einzelne Teile 10 Fuß hoch aus dem Wasser. Ich brachte das Schiff, welches keinen Eisbug hatte, zum Stillstand, dampfte dann ganz langsam hinein und steigerte die Fahrt allmählich bis Volldampf. Hierbei habe ich nun beobachtet, daß das Schiff ohne Schwierigkeit hindurch dampfen konnte. Das voraus befindliche Eis setzte sich ca. 120 Fuß vorm Bug schon in Vorausbewegung und steigerte die Bewegung bis zum Bug, wo es fast die Fahrt des Schiffes hatte. Es übertraf

alle meine Erwartungen, wie bereitwillig selbst große Stücke noch Platz machten. Nachts trafen wir ein anderes Eisfeld, da der Kurs hieran längs führte, sei es nur der Ausdehnung wegen erwähnt. Es erstreckte sich über eine Distanz von 90 Sm.

Auf der Hausreise trafen wir am 1. April kurz nach Passieren von Cape Race ein Feld Küsteneis. Da es steif wehte von SW und dazu noch Nacht wurde, dampften wir Ost aus und passierten südlich davon. Nachdem das Eis passiert sein mußte, sprang der Wind auf NW 9; es herrschte bald grobe See. Da ich bei dieser Gelegenheit nicht hoch nördlich aufholen wollte, hielt ich südlich von Virgin Rk. Am nächsten Mittag kamen Eisfelder in Sicht. Ich hatte bis zur oben geschilderten Ausreise noch nie etwas mit Packeis zu tun gehabt und nahm an, da die Felder in der Pilotchart mit kleinen Kreisen von 10 Sm Durchmesser angegeben werden, daß dieselben diese beschränkte Ausdehnung hätten. Ich dampfte so gut es ging herum und östlich aus, bis nachts um 2 Uhr. Jetzt fand ich keine Lücke mehr und merkwürdigerweise auch beim Zurückdampfen nicht, trotzdem wir soeben auf geradem Kurse über eine Stunde in freiem Wasser gefahren waren. Mein Schiff war unversichert und mußte ich als junger Kapitän vorsichtig fahren, denn mit meinen Erfahrungen wäre ich in der Öffentlichkeit wohl nicht weit gekommen, falls es mal schief gehen sollte. Ich stoppte also bis Tagwerden. Es war ein ruhiger klarer Morgen und trotzdem konnten wir von oben aus kein Wasser sehen, außer dem kleinen Binnensee von ca. 1 Sm Durchmesser, in welchem wir trieben. Nach Osten zu machte sich eine Dünung bemerkbar, und da ich aus oben erwähnten Gründen alle Vorsicht anwenden mußte, so dampfte ich westwärts und zwar 4 Stunden ohne irgend eine Wasserfurche. Dann erschienen einige Wasserbäche. Von 12 Uhr mittags an konnte ich den Wasserrillen folgen, gegen 1 Uhr war ich aus dem Packeis heraus und befand mich jetzt zwischen 137 Eisbergen, welche bei dem klaren Wetter von oben aus zu zählen waren. Stellenweise trieben sie so dicht, daß wir, jetzt südwärts steuernd, richtig zwischen durch lavieren mußten. Ich habe von vielen uns sehr groß erscheinenden Bergen durch Abstandsbestimmung mittels 4 Strich Peilung und Höhenwinkelmessung die Höhe und durch Horizontalwinkelmessung die Länge bestimmt und glaube, daß Berge von 80 Fuß Höhe und 300 Fuß Länge zu den großen zu zählen sind. Nachmittags wurde es neblig bei südlichem auffrischenden Winde, ich steuerte südwärts, traf am nächsten Tage einen westwärts steuernden Dampfer, steuerte ostwärts und bin in dem dicken Wetter aus der Eisregion gelaufen ohne noch etwas zu sehen. Auf der nächsten Ausreise kalkulierte ich: »südlich vom Track ist viel Eis, hältst dich also etwas nördlich.« Wir kamen bei schönem Wetter nach der Eisregion, und ich glaubte schon hindurch zu sein, als ich gegen die NW-Ecke eines Feldes fuhr. Ich hielt eben nördlich herum, fuhr 2 Stunden weiter und traf einen Streifen, welchen ich durchfuhr. Eine Stunde weiter kam ein unübersehbares Eisfeld, ich hielt westlich und nördlich ab, und bin dann 130 Sm am Eissaum längs gedampft, ohne überhinsehen zu können, ohne eine Durchfahrt oder das Ende zu finden. Der Eissaum bildete keine gerade Richtung, sondern eine Schlangenlinie, deren einzelne Buchten über 20 Sm tief waren, so daß ich nach Umschiffung eines Kaps zu der irrtümlichen Auffassung gelangen konnte, das Kap der guten Hoffnung hinter mir zu haben, nachdem ich aber mehrmals getäuscht war, hielt ich abends SO ab und befand mich am nächsten Morgen 4 Uhr ca. auf derselben Stelle, wo ich am Morgen vorher gewesen war. Hier sah ich einen Dampfer von mw. W. kommen, hielt dahin ab und habe nur noch 2 Eisberge gesehen. Gegen Mittag wurde es neblig. Ich habe letzthin in der »Hansa« gelesen, von einem jedenfalls sehr erfahrenen Kapitän, daß die Wassertemperaturmessungen als Anzeichen von Eis nicht gelten können, dagegen wurden später Lufttemperaturmessungen, das Echo, der Eisblink als solcher angeführt, es mag daher gestattet sein, auch meine Beobachtungen anzuführen.

Ich habe auf vielen Reisen hierher schon viele Eisberge gesehen und einen gehört. Ich bin bei klarem Wetter vorsichtig heran und herum gedampft und habe 200 Sm ab noch immer dieselben Wasser- und Lufttemperaturen gemessen wie meilenweit ab. Echo der Dampfpfeife sowie Brandung war auf dieser Entfernung nicht zu hören. Ich bin bei stürmischer regnerischer Nacht Eisbergen passiert, dieselben zeichneten sich als dunkle Umrisse ab. Bei Tag sowohl wie bei Nacht bin ich im Nebel eben frei vom Eisberg passiert und habe einen Eisblink nicht gesehen, jedoch einmal ein Echo gehört; wäre es aber nicht so freigegangen, das Echo hätte sich zu spät gemeldet. Anzeichen für die Nähe eines Eisberges gibt es meiner Ansicht nach nicht. Wer also eine Kollision mit einem Eisberg nicht riskieren kann oder will, der fahre herum, d. h. um die ganze Eisregion, oder er stoppe, so lange es unsichtig ist, denn langsam fahren und zeitweise stoppen, um nach Echo und Brandung auszuhorchen, also 1 Sm die Stunde und 12 in der ganzen Nacht, ist vorweltlich und darf ein Kapitän seine Kräfte hierzu nicht verbrauchen. In dieser Fahrt muß man wohl anders rechnen; z. B. die Ausdehnung der Eisregion im Verhältnis setzen zur Ausdehnung der Eisberge und somit das freie Wasser zur Breite des Schiffes und dann »Mit Gott«. Etwas anderes ist es mit den Eisfeldern. Ich glaube hier wird die Gefahr überschätzt. An der Leeseite merkt man es am ruhigen Wasser, an der Luvseite an den verlorenen Stücken, welche die Nachhut bilden. Ich bin übrigens der Meinung, daß man durchdampfen kann. Die Sichtbarkeit der Felder bei Nacht ist sehr beschränkt. Ist die hellere Luft vorne, so fährt man hinein, ehe man sie sieht. Etwas besser ist es, wenn die hellere Luft hinten ist. Die Ausdehnung und Bewegungsfähigkeit der Felder wird wohl unterschätzt und Beobachtungen in dieser Hinsicht wären sehr erwünscht.

C. J.

Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Orderbuch.

Von Kapt. E. M., Danzig.

(Fortsetzung.)

1) *Die Versicherungsgesellschaften.* Das Interesse dieser ist so sonnenklar, daß es sich erübrigt darauf näher einzugehen.

2) *Die Reedereien.* Wenngleich es diesen und insbesondere den kleinen auch möglich ist, sich gegen die Verfehlungen ihrer nautischen Angestellten zu versichern, so haben sie dennoch aus den bereits in Nr. 32 angeführten Gründen ein sehr großes Interesse daran, daß ihre Schiffe ohne Unfälle fahren. Außerdem erhöhen sich naturgemäß die Prämiensätze der Versicherungsgesellschaften, wenn sich die Havarien durch schlechte Handhabung des Wachdienstes vermehren. Das Interesse der Reedereien und Versicherungsgesellschaften ist also für die vorliegende Frage ein gemeinsames und tritt ganz besonders in dem Fall akut hervor, wenn man den Rodenackerschen Vorschlag »die Haftpflicht der Reeder bei Kollisionen aufzuheben« in ernstliche Erwägung zieht. *Ein ganz besonders großes Interesse* haben selbstredend die großen Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche ihre großen und kostbaren Schiffe ganz oder teilweise selbst versichern und daher keine Lust verspüren, stillschweigend zuzusehen, daß das Risiko in belebten Fahrstraßen durch mangelhafte Handhabung des Wachdienstes auf anderen Schiffen erheblich erhöht wird.

3) *Die Passagiere und Mannschaften,* welche ihr Leben

den Schiffsführern anvertrauen, in der Voraussetzung, daß alles geschieht, was zu ihrer Sicherheit möglich ist.

4) *Die Kaufmannschaft*, welche ein großes Interesse daran hat, daß die verschifften Waren rechtzeitig und ohne Verzögerung an ihren Bestimmungsort gelangen.

5) *Das Publikum im allgemeinen*, welches an der Schiffahrt direkt oder indirekt beteiligt ist.

6) Last not least. *Der bei weitem überwiegende Teil deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere*, welche durch ihre Tüchtigkeit und getreue Pflichterfüllung, die hervorragende Stellung, die Deutschland zur See einnimmt, mit eiserner Energie geschaffen haben. Diese verdienstvollen Männer haben selbstredend ein sehr großes Interesse daran, daß das berechtigte Ansehen, welches unser Stand bei dem Publikum genießt, nicht durch die Unfähigkeit und den Leichtsinn minderwertiger Elemente, von denen sich ganz rein zu halten, leider keinem Beruf möglich ist, präjudiziert wird. Der Standpunkt, welchen die deutschen Seeschiffer-Vereine und der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu dieser wichtigen Frage eingenommen haben, beweist Gott sei Dank klar, daß von dieser Seite das ernste Bestreben vorliegt, nicht nur selbst in Bezug auf die Wachtdienstangelegenheit mit gutem Beispiel voranzugehen, sondern auch auf diejenigen, welche in dieser Hinsicht ihre Pflicht nicht tun wollen oder können, einen scharfen Druck auszuüben.

Gegen diese geradezu überwältigende Majorität kommt nun Kapt. M. G. als Vertreter der alten Schule, und verlangt von uns, daß wir *»tief eingewurzelte Gewohnheiten und Gebräuche, die ein Teil der Seefahrerexistenz geworden sind«* heilig halten sollen, damit die Gefühle einer kleinen Minorität ehrwürdiger alter Herren, deren nautische Anschauungen einer längst vergessenen Zeit angehören, nicht verletzt werden. Das ist denn doch ein bischen viel verlangt.

Der Herr Kollege scheint gänzlich zu vergessen, daß diese Anschauungen sich zu einer Zeit entwickelt haben, als man noch nicht mit 23 Knoten Fahrt über den Ozean jagte und sich noch keine Zeitungsredaktionen über das Spalten von Minuten in einer Rekord Atlantik Passage in den Haaren lagen.

Unser großer Kaiser, dessen weitschauenden Blick wir Seeleute hoch zu schätzen ganz besondere Ursache haben, hat gesagt: *»Wir leben im Zeitalter des Verkehrs, Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser.«* Damit ist indirekt gesagt, daß die Zukunft Deutschlands in den Händen der Seeleute liegt, daß unser Kaiser erwartet, daß sie dieser ehrenvollen Aufgabe in jeder Beziehung gerecht werden. Nur durch rastloses Vorwärtsstreben ist dieses große Ziel zu erreichen. Stillstand ist Rückschritt. Darum »volle Kraft vorwärts« heißt die Parole, volle Kraft vorwärts »auf dem neuen Kurse« mit dem rastlos fortschreitenden Strom der Zeit, damit wir nicht überflügelt werden, sondern stets als die ersten ans Ziel gelangen.

Bis jetzt haben wir volle und berechtigte Ursache, mit den Erfolgen zufrieden zu sein. Große Männer unseres Berufes, unterstützt von dem hervorragenden kaufmännischen Genie der Leiter unserer großen Dampfschiffahrtsgesellschaften haben unserer Handelsmarine eine Weltmacht verschafft. Es gibt kein Schiffahrtsunternehmen der Welt, welches der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd an die Seite zu stellen wäre, und der deutschen Flagge gebührt die Ehre und das Vorrecht, »das blaue Band des Atlantischen Ozeans« erobert und im rastlosen Kampf seit Jahren erhalten zu haben. Das haben wir den Männern der »modernen Richtung« zu verdanken, welche kaiserliche Gunst mit hohen Ordensauszeichnungen geschmückt hat, wie sie nur die Bevorzugtesten des Landes tragen dürfen. Diese verdienstvollen Männer haben uns das Vorrecht erobert, den Kopf höher tragen zu dürfen unter unseren Mitbürgern, und dem Stande der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine ein Ansehen verschafft, welches die kühnsten Erwartungen unserer Vorfahren überflügelt. Sie haben dieses große Ziel erreicht, weil sie es verstanden, die fortschreitende Technik auf das Intensivste auszunutzen und alte Traditionen und Gebräuche, welche sich nicht mehr als zeitgemäß erwiesen, wenn es sein mußte »mit einem Federstrich« zu beseitigen und an ihre Stelle das Beste und Vollendetste zu setzen. Hätten sie dies nicht getan, dann hätten wir unseren britischen Vettern das blaue Band des Atlantischen Ozeans niemals abgenommen.

Praktische Männer, welche sich nicht mit Gefühlsduselei abgeben, werden niemals geneigt sein, etwas anderes anzuerkennen, als tatsächliche Erfolge. Darum muß für die Beurteilung der fraglichen Angelegenheit die Ansicht der großen und bedeutenden Männer unseres Berufes in erster Linie maßgebend sein, welche die Richtigkeit ihrer Anschauungen durch glänzende Erfolge bewiesen haben. Wenn wir die Entwicklung unserer größten Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Hamburg-Amerika-Linie, aufmerksam verfolgen, und den Ursachen des in der Geschichte der Schiffahrt unerreicht dastehenden rapiden Aufschwungs dieses Riesenunternehmens nachgehen, wird mir jeder Kenner der Verhältnisse darin beipflichten, daß diese enormen Erfolge, die bewunderungswürdige Präzision und Sicherheit, mit welcher dieser große Apparat arbeitet, in erster Linie dem organisatorischen Genie der Leiter zu verdanken sind. Wie ich bereits in meinen früheren Ausführungen angedeutet habe, haben es die Leiter der nautischen Abteilung dieser Gesellschaft sowie des Norddeutschen Lloyd, unterstützt von den Ratschlägen ihrer besten und tüchtigsten Kapitäne, verstanden, den Wachtdienst für die ganze Flotte durch einheitliche Instruktionen in genialer Weise zu organisieren, und ist es wohl diesem Umstande zu verdanken, daß man von Unfällen nur äußerst selten, von solchen speziell, die durch sträfliches Verschulden der Schiffsleitung herbeigeführt sein könnten, niemals hört. Darum dürfte es für die Beurteilung meines Vorschlages von allgemeinem Interesse sein, daß das von mir angeregte Orderbuch eine bei den großen Reedereien längst eingeführte Sache ist. In den Instruktionen für die Schiffsoffiziere der Hamburg-Amerika-Linie von 1898 steht u. a. folgendes geschrieben:

> Der Kapitän trägt die wichtigen Nachtorders zur Vermeidung von Mißverständnissen in das Nachtorderbuch ein; die Offiziere haben dasselbe vor Antritt der Abendwache einzusehen und zum Zeichen der Kenntnisnahme zu unterschreiben.

Ferner steht an einer anderen Stelle:

> Der wachthabende Offizier hat . . . . und sich jederzeit bewußt zu sein, daß er als Stellvertreter des Kapitäns in der Führung des Schiffes fungiert und deshalb auch die volle Verantwortung trägt.

Wenn nun die Leiter der Hamburg-Amerika-Linie ihrem Elite-Personal, das sich doch ohne Zweifel ausnahmslos »auf der Höhe der Situation« befindet und auch »seine Stellung richtig auffaßt«, im Interesse einer einheitlichen Organisation solche Instruktionen zu erteilen für notwendig erachten, dann scheint es mir in solchen Fällen, wo man bezüglich des Vorhandenseins solcher Qualifikationen gelinde Zweifel zu hegen berechtigt ist, doch wohl doppelt notwendig, auf diese anscheinend *»selbstverständlichen«* Dinge sehr deutlich hinzuweisen.

Übrigens steht die Hamburg-Amerika-Linie mit ihrer Auffassung bezüglich des Orderbuches nicht vereinzelt da. Die großen englischen Dampfschiffahrtsgesellschaften, ja sogar die Nippon Yusen Kaisha in Japan haben dasselbe bereits seit vielen Jahren im Interesse der Sicherheit ihrer Schiffe eingeführt und, wie mir von durchaus einwandsfreier Seite versichert wurde, mit den allerbesten Erfolgen. Diese Tatsachen beweisen, daß die Anschauung des Kapt. M. G., welcher das Orderbuch als eine *»unmögliche«* Sache und ein *»fürchterliches Schreibwerk«* kritisiert, unmöglich ernst zu nehmen ist. Falls der Verfasser

die mit diesem *fürchterlichen Schreibwerk* in Verbindung stehenden Schwierigkeiten persönlich für unüberwindlich hält, so kann man dieses wohl als persönliche Auffassung gelten lassen; im Interesse des Ansehens unseres Standes muß aber ganz entschieden dagegen protestiert werden, diese Auffassung auf die Allgemeinheit zu übertragen. Der überwiegende Teil deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere ist über jeden Zweifel erhaben intelligent genug, um dieses fürchterliche Schreibwerk meistern zu können.

Im nachfolgenden soll nunmehr beschrieben werden, wie das Orderbuch in der Praxis gehandhabt wird, um die unlogischen Einwände, welche Kapt. M. G. gegen dasselbe erhebt, vollständig zu entwaffnen.

Verfolgen wir zu diesem Zweck einen mittelgroßen Frachtdampfer von ca. 300 Tons auf einer Reise von, sagen wir, Hamburg nach Antwerpen. Der Dampfer führt außer dem Kapitän 3 Offiziere an Bord, von denen der erste und zweite sich in den Wachdienst teilen, wogegen der dritte nur aushülfsweise dazu verwendet wird. Ein Orderbuch wird an Bord geführt, demselben liegen die von mir angeregten generellen Befehle zu Grunde. Der Dampfer liegt beladen und seeklar am Quai, die Landfesten sind bis auf die letzten Tampen eingeholt, Rudermaschine, Telegraphen, Sprachrohre, Dampfpfeifen etc. probiert, die erforderlichen Instrumente, Fernrohre, Nachtgläser, Seekarten, Bücher etc. zum sofortigen Gebrauch bereit gelegt, die Deckuhr mit der Maschinenuhr verglichen, der Lotse an Bord. Der erste Offizier sowohl wie der erste Maschinist haben dem Kapitän gemeldet, daß alles zur Abfahrt klar ist, und dieser gibt nunmehr den Befehl, daß Offiziere Mannschaften und Lotse bei ihren Stationen antreten. Der Maschinentelegraph wird auf Achtung gesetzt und dadurch dem Maschinenpersonal das gleiche befohlen.

Der Kapitän erscheint nun auf der Kommandobrücke und *übernimmt persönlich das Kommando.* Einer besonderen Mitteilung an den ihn auf der Brücke assistierenden Offizier bedarf es in diesem Falle *selbstverständlich* nicht, ebensowenig wie man auf den Gedanken kommen wird, daß er in diesem oder jedem ähnlichen Falle, wo er persönlich das Kommando führt, seine Befehle in das Orderbuch schreiben und sich von dem Offizier unterschreiben lassen wird. Kapt. M. G. hat merkwürdigerweise den Passus in dem von mir angeregten Orderbuch: »Mündliche Orders dürfen nur im Notfalle angenommen werden«, so aufgefaßt, bezw. seiner Kritik diese Auffassung zu Grunde gelegt. Ich werde nochmals auf diesen Passus zurückkommen, möchte aber bei dieser Gelegenheit auf das unlogische einer solchen Kritik hinweisen.

Der Dampfer fährt nun unter persönlichem Kommando des Kapitäns und Assistenz des Lotsen bis zur Lotsenstation, setzt dort den Lotsen ab, erreicht Elbe 1 um 7 h p. m. W. Zt., und steuert dann weiter nach Borkum Feuerschiff. Nachdem, da einige sichtbare Sterne dieses gestatten, noch einige Deviationsbestimmungen unter Aufsicht des Kapitäns vom zweiten Offizier gemacht sind, gibt dieser demselben den Befehl, sich im Kartenzimmer genau zu informieren, den Kurs in das Orderbuch einzutragen und dasselbe zu unterschreiben. Nachdem der II. Offizier gemeldet hat, daß dieses geschehen ist, *übergibt ihm der Kapitän das Kommando,* verläßt die Brücke, unterschreibt das Orderbuch und begibt sich unter Deck. Um 8 h p. m. erfolgt die Ablösung durch den ersten Offizier. Dieser informiert sich zunächst im Kartenzimmer auf das genaueste, prüft den im Orderbuch angegebenen Kurs auf seine Richtigkeit, unterschreibt dasselbe und löst dann unter den üblichen Formalitäten den zweiten Offizier auf der Brücke ab. Der letztere trägt nun seine Wache in die Journalkladde ein und überzeugt sich davon, daß das Orderbuch unterschrieben ist. Damit ist die Sache für ihn bis zu seiner nächsten Wache, besondere Ereignisse vorbehalten, erledigt.

Ich will nun den Fall annehmen, daß es vergessen wäre, das Orderbuch vorschriftsmäßig auszuschreiben, so wäre der erste Offizier nach den Instruktionen verpflichtet gewesen, die Wache einstweilen nicht abzulösen, sondern dieses sofort dem Kapitän zu melden, welcher die vorschriftsmäßigen Eintragungen alsdann nachträglich veranlaßt und mit seiner Unterschrift beglaubigt hätte; denn er hat ja selbst befohlen: *»Mündliche Orders dürfen nur im Notfalle angenommen werden«.* Der ablösende Offizier soll sich nicht damit begnügen, daß ihm sein Vorgänger einfach sagt: »Der Kurs ist so und so etc.«, sondern er soll die positive Überzeugung haben, daß der Kapitän wirklich diese Befehle gegeben hat, und mehr als das, er soll durch seine Unterschrift dokumentieren, daß er diese Befehle für richtig hält. Der Kapitän könnte sich doch versehen haben, der von ihm angegebene Kurs könnte entweder direkt gefährlich sein, oder zum mindesten eine ganz unnötige Spazierfahrt à la Columbus zur Folge haben. *Dagegen schützt sich der intelligente Kapitän, welcher seinen Betrieb zu organisieren versteht, durch diese Maßnahme, durch das „unmögliche" Orderbuch,* indem er einen energischen Druck auf das Verantwortlichkeitsgefühl seiner Offiziere ausübt und diese *zwingt,* ihn aufs schärfste zu kontrollieren. *Kein Mensch ist unfehlbar, auch nicht der tüchtigste Kapitän, darum ist eine solche Kontrolle dringend notwendig.*

Ich möchte an dieser Stelle einen besonderen Fall als Beispiel zitieren, welcher sich während meiner Dienstzeit als Offizier einer großen Dampfschiffahrtsgesellschaft ereignete. Der Fall war so interessant, daß er in Form eines Rundschreibens von den Leitern besagter Gesellschaft zur Kenntnisnahme sämtlicher Kapitäne und Offiziere gebracht wurde.

»Ein großer Dampfer der Gesellschaft ostwärts durch den Kanal steuernd, wäre bei nebligem Wetter während der Wache des zweiten Offziers beinahe auf Start Point gestrandet, und zwar dadurch, daß der Kapitän, trotzdem er sich aus den ihm zur Verfügung stehenden Seemann'schen Stromkarten mit Leichtigkeit hätte informieren können, vergessen hatte, den starken auf die Bucht von Start Point z. Zt. einsetzenden Flutstrom zu berücksichtigen. Der zweite Offizier hatte diesen fehlerhaften Kurs anscheinend im blinden Gottvertrauen angenommen und es nicht für nötig gehalten, sich über die Verhältnisse genau zu informieren. Ja, der Leichtsinn des betreffenden Herren ging soweit, daß er nicht einmal Verdacht schöpfte, als in einem etwas aufklarenden Moment anscheinend Land an Steuerbord voraus in Sicht kam, und es unterließ, den Kapitän sofort zu benachrichtigen. Daß der ihn assistierende jüngere Offizier es unter einer solchen Regie nicht viel besser gemacht hat, darüber braucht man sich weiter nicht zu wundern. Das Resultat dieser beiderseitigen Haltung wäre beinahe eine Strandung auf Start Point gewesen, und wurde diese nur noch im letzten Moment, allerdings durch ein tadellos schneidiges Manöver des zweiten Offiziers verhindert. Beide, der Kapitän sowohl wie der zweite Offizier waren Herren, deren bisherige Führung zu Beanstandungen keinen Anlaß gegeben hatte; ihr einziger Fehler bestand darin, daß sie es unterlassen hatten, sich durch eine sachgemäße Organisation gegen Versehen, die doch nur menschlich sind, zu schützen.

Bei der von den Leitern der Gesellschaft eingeleiteten Untersuchung gebrauchte der zweite Offizier unter anderem die Ausrede, es sei an Bord nicht »Mode« gewesen, den Kapitän bei solchen Gelegenheiten zu benachrichtigen. Wäre ein Orderbuch in dem von mir angeregten Sinne an Bord »Mode« gewesen, dann hätte der zweite Offizier den Fehler des Kapitäns zweifellos gemerkt, ehe er dasselbe unterschrieb, und auch niemals die Ausrede gebrauchen können, es sei nicht Mode gewesen, den Kapitän ohne besonderen Befehl bei Insichtkommen von Land etc. zu benachrichtigen. Dem Kapitän hätte niemals, wie es damals geschah, der Vorwurf einer

leichtsinnigen Schiffsleitung gemacht werden können, sondern die Hauptschuld wäre, und zwar mit vollem Recht, auf die beiden wachhabenden Offiziere und zwar hauptsächlich auf den zweiten Offizier gefallen. Ich möchte an dieser Stelle bemerken, daß in solchen Fällen, wo mehr als ein Offizier zur Zeit die Wache haben, der jüngere assistierende Offizier doch bezüglich des Orderbuchs entschieden dieselben Pflichten haben müßte. Die Kontrolle würde alsdann eine doppelte sein.

Ich könnte noch eine ganze Reihe anderer analoger Fälle aus meiner Praxis als Schiffsoffizier, die sich auf allen möglichen Dampfertypen, vom Schnelldampfer bis zum kleinen Collier abgespielt haben, anführen, muß aber leider davon Abstand nehmen, weil das entschieden zu weit führen würde. Daher nun zurück zu unserm Dampfer.«

Der Kapitän erscheint ca. 9 Uhr noch einmal an Deck und geht auf die Kommandobrücke. Es sind zur Zeit einige Schiffe in Sicht, welche vom ersten Offizier aufmerksam beobachtet werden. Nach einem kurzen beiderseitigen guten Abend, beaufsichtigt er jetzt die Manöver des ersten Offiziers, *ohne persönlich in dieselben einzugreifen und das Kommando zu übernehmen.*

Kapitän M. G. hält es für unmöglich, daß es einen Kapitän gibt, welcher so handeln würde. Zu seiner Beruhigung möge ihm gesagt sein, daß ich im Verlauf meiner vielseitigen Praxis einer ganzen Reihe solcher Kapitäne begegnet bin, welche taktvoll genug waren, ihre Offiziere nicht durch ein ganz unnötiges persönliches Eingreifen in ihre Pflichten zu beleidigen und zu degradieren. Taktgefühl ist allerdings eine Sache, über die sich nicht streiten läßt; so etwas ist angeboren und läßt sich absolut nicht einbläuen. Nicht umsonst habe ich diesen Passus der generellen Orders als besonders wichtig hervorgehoben. Kapitän M. G. scheint gänzlich zu vergessen, daß die Aufgabe eines gewissenhaften Schiffsführers, der »seine Stellung richtig auffaßt«, nicht allein darin besteht, seine Offiziere als Assistenten auszunützen, sondern er soll dieselben auch zur Selbständigkeit, zu tüchtigen Kapitänen erziehen. Nach der Methode des Kapitäns M. G. erzieht man Waschlappen, nicht selbständig handelnde Männer, welche später dazu bestimmt sind, die Schiffe der Reederei zu führen und damit eine große Verantwortlichkeit zu übernehmen. Ich möchte wirklich wissen, wie in aller Welt sich ein Kapitän ein Urteil über die Fähigkeiten seiner Offiziere bilden soll, wenn er sie nicht unter seiner Aufsicht selbständig handeln läßt. Sodann ist aber auch im Interesse der *Ordnung und Disziplin* außerordentlich notwendig, daß durch eine Instruktion klargelegt wird, wie der wachthabende Offizier sich bei Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke zu verhalten hat. Der tüchtige Offizier wird sehr wohl herausfühlen, daß seine Fähigkeiten vom Kapitän geschätzt werden, daß Vertrauen in seine Person gesetzt wird, wenn er nur selten und bei besonderen Gelegenheiten Veranlassung nimmt, ihm das Kommando zu entziehen, wohingegen der minderbegabte Offizier bald einsehen wird, daß er noch sehr viel zu lernen hat, wenn der Kapitän während seiner Wache häufig persönlich das Kommando übernimmt. Die richtige Sorte Kapitäne wird sehr genau wissen, wo hier die Grenze zu ziehen ist, *wann* und *wem* sie die Führung des Schiffes überlassen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Selbständigkeit des wachthabenden Offiziers, wie ich s. Zt. auch ausdrücklich hervorgehoben habe, stets durch die vom Kommandanten ausgehenden Direktiven begrenzt ist. *Diese Direktiven richtig zu geben, das ist der Schwerpunkt einer erstklassigen Schiffsleitung.* Kapitän M. G. scheint eine ganz merkwürdige Auffassung von Disziplin zu haben, wenn er nicht einzusehen vermag, daß ein Kapitän, welcher bei seinem Erscheinen an Deck, es sei denn, daß ganz besondere Umstände dies rechtfertigen, den wachthabenden Offizier ignoriert und einfach drauflos kommandiert, den betreffenden Herren in den Augen der Mannschaft, welche Gelegenheit hat, Zeuge einer solchen Taktlosigkeit zu sein, herabsetzt. Wenn der Kapitän den Offizier nicht respektiert, wird Janmaat auch den Offizier nicht respektieren — das folgt mit unerschütterlicher Logik. Darum habe ich auch im Verlauf meiner vielseitigen Karriere als Schiffsoffizier stets die Erfahrung gemacht, daß die erstklassigen Kapitäne, welchen ich meine seemännische Erziehung verdanke, und die den Grundstein für meine heutigen Anschauungen gelegt haben, an die ich mit großer Achtung und Dankbarkeit zurückdenke, es stets mit dem größten Taktgefühl vermieden haben, den wachthabenden Offizier zu umgehen, sondern ihre Befehle stets, soweit dieses irgend ausführbar war, durch diesen vermittelten. Ich habe allerdings auch mitunter mit Kapitänen gefahren, welche nach der Methode M. G. wirtschafteten; auf solchen Schiffen herrschten nur selten gute Zustände und wenn solche Leute auf die Dauer ohne Unfälle fahren, so geht es ihnen eben wie einer gewissen Kategorie von notleidenden Agrariern, deren Intelligenz mitunter im umgekehrten Verhältnis zu der Größe der von ihnen produzierten Kartoffeln steht.

Nachdem die Schiffe passiert sind, geht nun der Kapitän in das Kartenzimmer und schreibt folgendes in das Orderbuch:

»Falls alles unverändert bleibt, wünsche ich um 5 Uhr Morgens geweckt zu werden. Nach Insichtkommen von Borkum Leuchtschiff ist so zu steuern, daß dasselbe 1½ Sm südlich passiert wird, alsdann der Kurs auf rw. . . . . zu ändern. Kompasskurs . . . . Dev. + 4° s. Um 12 Uhr ist, wenn möglich eine Deviationsbestimmung vorzunehmen.

. . . ., Kapitän.

Hierauf löst er den ersten Offizier ab, um Einsicht in die Karte zu nehmen und das Orderbuch zu unterschreiben, und begibt sich, nachdem dieses erledigt ist, unter Deck.

(Schluß folgt.)

Ein zweiter Suezkanal in Sicht?

Große Mißstimmung über die wenig entgegenkommende Haltung der Suezkanal-Kompagnie findet neuerdings wieder in der nautischen Fachpresse Englands ihren Ausdruck. Es erfolgte zunächst die Veröffentlichung einer amtlichen Korrespondenz zwischen der Chamber of Shipping bezw. dem Board of Trade und der Leitung der genannten Kompagnie, und im Anschluß daran trat soeben gelegentlich eines Liverpooler Zweckessens einer der Rufer in diesem Streit, der Präsident der Chamber of Shipping, W. F. G. Anderson, mit einer Rede an die Öffentlichkeit, in der er sich gegen die in dieser Sache seitens der Suezkanal-Kompagnie beliebte »Behandlung von oben herab« wendet und die Notwendigkeit einer internationalen Revision ihrer für moderne Schiffe und Verkehrsverhältnisse längst nicht mehr zugeschnittenen Vorschriften betont.

Das Verfahren der Suezkanalkompagnie ist aber auch in der Tat sehr geeignet, alle Welt gegen sie aufzubringen. Nicht genug damit, daß sie die Bestimmung des noch unter Leitung von Ferdinand von Lesseps mit den englischen Reedern abgeschlossenen Londoner Übereinkommens vom Jahre 1883, wonach bei Erreichung einer Dividende von 25 pCt. — welcher Fall jetzt eingetreten ist — die Überdividende zur Herabsetzung der Gebühren verwendet werden muß, einfach ignoriert oder umgeht, erschwert sie den Handel nach Ostasien jetzt auch noch dadurch, daß sie auf Grund gewisser, in den Konstantinopeler Bestimmungen vom Jahre 1873 (!) enthaltenen Vorschriften, die besser nie ausgegraben worden wären, zu einer Behandlung der in den Shelterdecks und den Deckaufbauten der Schiffe befindlichen Räume schreitet, welche

den lebhaftesten Widerspruch der betroffenen Schiffahrtskreise hervorrufen muß. — Schon spricht man davon, daß nur infolge dieses Vorgehens der Suezkanal-Kompagnie Schiffe z. B. nach England einzuführendes Getreide für die Folge aus Argentinien statt aus Indien holen werden, und das Neueste ist das Projekt des Baues eines zweiten, von dem jetzigen vollkommen unabhängigen Suezkanals, welcher dem bestehenden parallel laufen und die Durchfahrt für die Hälfte der gegenwärtigen Gebühren gestatten soll.

Es mag dahingestellt bleiben, ob dies Projekt nur einen Schreckschuß der englischen Reeder gegen die Leitung der Suezkanal-Kompagnie darstellt, um sie zur Änderung ihrer unverständlichen Politik zu bewegen — die veröffentlichten Details deuten allerdings auf das Vorliegen eines bereits ziemlich genau ausgearbeiteten Planes hin —, jedenfalls aber würde, wenn es gelingen sollte, die Suezkanal-Gebühren wesentlich herunter zu drücken, dies für ganz Europa eine überaus wichtige Erleichterung des gesamten Schiffahrtsverkehrs nach Ostasien, wo nach Beendigung des Krieges gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung in Aussicht steht, bedeuten, eine Erleichterung, welche unserer Reederei für den Kampf mit der aus dem Kriege sicher nicht weniger leistungsfähig hervorgehenden transsibirischen Bahn und unserer Industrie und unserem Handel für den Kampf mit der durch keinen Suezkanal genierten amerikanischen Konkurrenz sehr zu gönnen sein würde.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Firma J. Frerichs & Co., Akt.-Ges., Osterholz-Scharmbeck, erhielt einen Auftrag zum Bau von **zwei Schleppdampfern** für Südamerika.

* * *

Die Neptunwerft in Rostock kontrahierte mit der schwedischen Rederiaktiebolaget Wanewik in Stockholm als Ersatz für den kürzlich gestrandeten **Frachtdampfer** »Labrador« ein Schiff von derselben Tragfähigkeit und Bauart.

* * *

Stapelläufe.

Am 15. Dezember lief von der Danziger Schichauwerft der für die Angfartygs-Aktiebolag Heimdal in Gothenburg erbaute Dampfer **„Sven"** vom Stapel. »Sven« ist ein Schwesterschiff des am 10. November auf der Schichauwerft für dieselbe Reederei vom Stapel gelassenen Dampfers »Wilhelm«, und beide Schiffe sollen im nächsten Monat fertiggestellt und abgeliefert werden.

* * *

Am 17. Dezember lief von der Rostocker Neptunwerft der für die Lübecker Reederei »Horn« bestimmte Frachtdampfer **„Hornfels"** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 312 × 45 × 21' 6". An Einrichtungen hat »Hornfels« (Klasse ✠ 100 A. I. des Germ. Lloyd), der als Flushdecker gebaut ist, Doppelboden mit sechs Abteilungen, im Laderaum vier wasserdichte Quer- und mehrere Getreideschotten, Schlingerkiele von 130 Fuß Länge etc. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreizylindrigen Maschine in den Abmessungen: Hochdruck 530 mm, Mitteldruck 900 mm, Niederdruck 1420 mm, gemeinschaftlicher Hub 900 mm. Die beiden Hauptkessel haben einen Durchmesser von 4000 mm und eine Länge von 3150 mm. Die wasserberührte Heizfläche beträgt 350 qm.

* * *

Am 20. Dezember lief auf den Howaldtswerken in Kiel der Fracht- und Passagierdampfer **„Michael Jebsen"** glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: 263 × 36 × 22'; Tragfähigkeit 2440 Tons. Eine Triple-Expansionsmaschine von 800 ind. Pf. St. soll dem Neubau eine Geschwindigkeit von 10½ Knoten geben. Das Schiff ist für die Reederei M. Jebsen, Apenrade, bestimmt und soll in die ostchinesische Flotte dieser Reederei, wofür die Howaldtswerke mit diesem Schiffe allein 19 Fahrzeuge geliefert haben, eingereiht werden. Es ist mit Einrichtungen für europäische und chinesische Passagiere besonders versehen.

* * *

Auf der Werft des Bremer Vulkan fand am 20. Dezember der Stapellauf des für die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa« im Bau befindlichen Frachtdampfers »**Helmburg**« statt. Das Schiff mißt: 402 × 51' 6" × 25' 6"; Tragfähigkeit 6200 t. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 2300 Pferdestärken, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Knoten erteilen soll. Der Dampfer besitzt die höchste Klasse des Englischen Lloyd, ist in allen Teilen als erstklassiger Frachtdampfer nach den neuesten Erfahrungen und aus besten Materialien gebaut und mit elektrischer Beleuchtung, sowie allen Hilfsmaschinen und Apparaten der Neuzeit ausgestattet.

* * *

Probefahrten.

Am 12. Dezember fand die Probefahrt des auf der Eiderwerft, Tönning, für die Reederei Richard Grothmann, Hamburg, erbaute Dampfer **„Kehdingen"** statt; sie verlief zu allseitiger Zufriedenheit. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: 250 × 37 × 18' 6" engl. Das Schiff ist mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 435 × 720 × 1190 mm Zylinderdurchmesser bei 800 mm Hub ausgerüstet, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen 240 qm Heizfläche und 13 Atmosphären Überdruck erhält. Es wurde eine Geschwindigkeit von 10,87 Knoten bei sehr geringem Kohlenverbrauch erreicht. Schiff, Maschine und Kessel sind nach den Regeln des Germanischen Lloyd für die Klasse 100 A. L. (F) gebaut.

* * *

Am 14. Dezember hat die Probefahrt des neuen, für die Weichselstrombauverwaltung auf der Klawitterschen Werft in Danzig erbauten Eisbrechers **„Gardenga"** stattgefunden. Der Dampfer mißt: 39,45 m × 8,5 m × 2,55 m. Seinem Bestimmungszwecke gemäß ist der Schiffskörper besonders stark konstruiert. Die Außenhautplatten namentlich im Vorderschiff sind 14 mm stark und der Spantenabstand auf 400 mm reduziert. Die beiden Maschinen von 465 HP. arbeiten mit dreifacher Expansion und sind mit einer Zentralkondensationsanlage sowie zahlreichen Hilfspumpen versehen. Zwei Schiffskessel von je 72 qm Heizfläche und 12 Atmosphären Arbeitsdruck liefern den erforderlichen Dampf für die Haupt- und Nebenmaschinen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Nach einer Sitzung des Aufsichtsrates des Norddeutschen Lloyd berichtete sein Vorstand, daß die Dividende für 1904 auf 2 bis 3 % geschätzt werde.

* * *

Weil der deutsche Dampfer »Kapitän W. Menzell« Kohlen für das II. russische Geschwader in Cardiff einnehmen wollte, wurde gegen ihn vom englischen Staatssekretär des Äußern ein Haftbefehl erlassen. Bekanntlich hat der Dampfer, ehe die beabsichtigte Maßnahme der englischen Regierung gegen ihn in Wirksamkeit treten konnte, Cardiff, allerdings ohne Kohlen, verlassen.

* * *

Die Untersuchung der Strandung der Schnigge »Eva« bei Taksenssand an der Ostküste von Alsen gab dem Reichs-

kommissar des Flensburger Seeamts berechtigten Anlaß, es als einen Übelstand zu bezeichnen, daß der Strandvogt in Hellwitt nicht der deutschen Sprache mächtig war und sich deshalb nicht mit den deutschen Seeleuten verständigen konnte. Es sei an der Zeit, daß seitens der Regierung nur deutschredende Strandvögte angestellt werden, er bittet das Seeamt, einen dahingehenden Wunsch auszusprechen.

* * *

Der Totalverlust der Tjalk »Harmina« wurde vom Seeamt zu Emden in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar auf das damals herrschende stürmische Wetter, in Verbindung mit dem hohen Alter des Schiffes und der schweren Ladung, zurückgeführt. Das Seeamt bemängelt in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar, daß keine Rettungsgeräte an Bord waren.

* * *

Die Kollision zwischen »Deutschland« und dem Fischerschoner »Henry J. French« wird vom Seeamt zu Hamburg in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar darauf zurückgeführt, daß auf der »Deutschland« nicht genügend Rücksicht auf die Unsichtigkeit des Wetters genommen und die Fahrt nicht in Gemäßheit des Art. 16 der Kaiserlichen Verordnung gemäßigt worden ist.

* * *

Der frühere Kapitän des Norddeutschen Lloyd, Herr H. Christoffers, ist am 12. Dezember an den Folgen einer Operation gestorben. Er gehörte zu den bewährtesten und beliebtesten Schnelldampferkapitänen des Norddeutschen Lloyd. Es war ihm vergönnt, mit den von ihm befehligten Dampfern volle 200 Rundreisen glücklich zu vollenden. Aus Anlaß der Jubiläumsfeier der 200. Rundreise am 2. Dezember 1900 wurde ihm der Rote Adlerorden 4. Klasse verliehen, auch wurden ihm seitens des Norddeutschen Lloyd besondere Ehrungen zu teil.

* * *

Nach einem Frachtenbericht der »Neuen Hbg. Börsenhalle« aus Danzig sind die Frachtverhältnisse dort so miserabel, daß die Vermutung ausgesprochen wird, es werde am Ende des Jahres fast die ganze Danziger Flotte festgelegt sein.

* *

Ausland.

Das Kopenhagener Blatt »Börsen« hatte an den Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie einige Anfragen gerichtet. In der darauf erteilten Antwort heißt es, daß die Hamburger Reederei bei ihrem Vorgehen gegen die dänische Gesellschaft im Auftrage und für Rechnung des Nordatlantischen Dampferlinien-Verbandes handelt und daß dieses Vorgehen dadurch hervorgerufen ist, daß die dänische Reederei sich weigert, die Konkurrenz in den Gebieten des Verbandes wieder aufzugeben, trotzdem der Verband von dem skandinavischen Geschäft sich zurückgezogen hat und dadurch der Status, wie er vor dem Konkurrenzkampf mit der Cunardlinie bestand, wiederhergestellt worden ist.

* *

Zur Vertiefung des Unterlaufes des Douro sowie zur Beseitigung der diesem Flusse vorgelagerten Barre werden umfangreiche Arbeiten geplant, nach deren Vollendung der Hafen und Platz von Oporto sich bedeutend vergrößern wird. Denn der Hafen von Leixoes, der dem Lande bisher über 5000 Contos gekostet hat und zur Erleichterung der Schiffahrt nach Oporto speziell für große Dampfer bestimmt war, hat dem Norden Portugals nicht diejenigen Dienste geleistet, die man von ihm seiner großartigen Anlage nach erwarten mußte.

Vermischtes.

Deutsche Tiefladelinie in England. Am 17. Dezember wurde dem in Shields ladenden Danziger Dampfer »Echo« vom Surveyor des Board of Trade aufgegeben, nur in Gemäßheit der englischen Bestimmungen zu laden, obwohl der Dampfer mit der deutschen Tiefladelinie versehen ist. Wir haben, so schreibt hierzu der »Hbg. Korresp.«, Veranlassung genommen, über diesen Fall der Nichtanerkennung der deutschen Tiefladelinie in England bei der Deutschen Seeberufsgenossenschaft Nachfrage zu halten, und diese hat ergeben, daß die Seeberufsgenossenschaft schon seit längerer Zeit der fraglichen Angelegenheit intensive Aufmerksamkeit schenkt und daß bereits gegenwärtig die maßgebenden Instanzen damit beschäftigt sind, eine hoffentlich befriedigende Lösung der Frage herbeizuführen. Tatsächlich hat, wie wir konstatieren können, der Eingriff des Board of Trade und die hiermit verknüpfte Nichtachtung der deutschen Tiefladelinie in Reederkreisen große Erregung hervorgerufen, zumal die deutschen Reeder bisher stets willig die ihnen auferlegten, durch die sozialpolitische Gesetzgebung bedingten Lasten getragen und die kostspieligen zur Verhütung von Unfällen erlassenen Vorschriften befolgt haben, ohne daß bis heute diese Lasten auch auswärtigen, speziell englischen, in Deutschland verkehrenden Schiffen auferlegt worden sind.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 19. Dezember. Unter den Eingängen ist die Mitteilung bemerkenswert, wonach die von einer Kommission des Vereins beanstandeten Mängel im Mechanismus der Richer'schen »Water Lights« beseitigt seien und der Apparat jetzt allen Ansprüchen an den Seegebrauch genüge. Die von der Firma dem Verein für Versuche kostenlos in Aussicht gestellten Apparate, drei an der Zahl, werden Kapitänen übergeben werden. Beifällig wurde sodann ein Schreiben der Deputation für Handel und Schiffahrt aufgenommen, enthielt es doch die Zusage, daß der vom Verein im April beantragte Wasserstandsanzeiger bei Krautsand dort errichtet werden solle. — In der Beratung der Satzungen kam die Versammlung bis zum § 13 inkl. Nächste Sitzung am 2. Januar.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 21. Dezember. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigt sich die Versammlung mit der vom Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere zur Sprache gebrachten Erwägung: die Besprechung über die Beseitigung der Haftung des Reeders für nautische Vergehen seiner Angestellten von der Tagesordnung des Verbandstages Deutscher Seeschiffer-Vereine abzustellen. Der Verein vermochte sich dieser Anregung nicht anzuschließen, vielmehr glaubte er, daß es auf die Befürworter der Haftbeseitigung einen für die Allgemeinheit wohltuenden Einfluß haben werde, wenn der Verband, wie es schon jetzt als sicher angenommen werden kann, die Beseitigung der Reederhaftung entschieden als ein Mittel ablehnen werde, das, in welcher Form sie auch immer auftrete, schadenbringend für den Stand der Kapitäne und Schiffsoffiziere sein würde. — Eine längere Besprechung griff sodann über die vom Vorsitzenden gegebene Anregung statt, ob es sich andererseits empfehle, zur Verringerung der Kollisionsprozesse, bekanntlich die Absicht der Beseitigung der Reederhaftung, andere Mittel in Vorschlag zu bringen. Als solche macht er namhaft: Error in judgement, non liquet, Schiedsgericht. Werde von den beiden ersten Mitteln häufiger von deutschen Gerichten Gebrauch gemacht, dann kann neben dem Hauptzweck, dem der dritte Vorschlag allein diene, auch eine Nebenabsicht

erreicht werden, deren Erfüllung im Interesse der Kapitäne und Schiffsoffiziere liege. Es sei einleuchtend, daß es für Kapitäne und Schiffsoffiziere in ihrem Verhältnis zur Reederei vorteilhafter sei, wenn die Gerichte, statt unter allen Umständen einen Schuldigen zu suchen und denn schließlich auch zu finden, bei Kollisionsprozessen häufiger als es geschehe auf error in judgement erkennen oder non liquet aussprechen. In einer längeren Auseinandersetzung, im Anschluß an diese Ausführungen, wurde, vornehmlich vom Rechtsbeistand, Herrn Dr. Kaemmerer, ausgesprochen, daß die vom Vorsitzenden zur Erwägung gestellten Vorschläge in Hamburg beim Oberlandesgericht stets eingehende Berücksichtigung fänden und daß die Richter ihr Urteil in der Hauptsache auf die Gutachten der Sachverständigen aufbauten. In einer sich hieran schliessenden Besprechung über die Pflichten der Sachverständigen vor hamburgischen Gerichten wurde es als eine mit Unparteilichkeit schwer zu vereinbarende Tatsache hingestellt, wenn Sachverständige bei hamburgischen Gerichten, wie es häufig der Fall ist, zugleich hamburgische Staatsbeamte seien. Im weiteren Verfolg der Debatte nahm die Versammlung den Antrag des Vorsitzenden an, wonach die von ihm angeschnittene Frage auch den übrigen Vereinen des Verbandes zur ev. Beschlußfassung auf einem späteren Verbandstage vorgetragen werden möge. — Zum Thema *Notsignale* stellte Herr Kapt. Opitz aus dem internationalen Signalbuch fest, daß, wenn dort auch zwei Notsignale (unter der Rubrik Morse) als erlaubt angegeben seien, die im Seestraßenrecht fehlen, ihrer Anwendung nichts im Wege stehe, weil das Seestraßenrecht ein Verbot gegen den Gebrauch weiterer Signale nicht kenne. — Hierauf werden die Herren Kapt. Bendix, Diederichsen, Opitz, Peters und Volkertsen zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, die beauftragt ist, zum 4. Januar, der nächsten Sitzung, Vorschläge zu Delegierten für den Verbandstag zu machen. — Nächste Sitzung am 4. Januar. Tagesordnung: *Wahl von Delegierten; Monddistanzen.*

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 15. Dezember abgehaltenen Versammlung wurden 16 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. — Wie aus den Berichten hiesiger Tageszeitungen hervorgeht, hat sich die Oberpostdirektion einigen Bürgervereinen gegenüber dahin geäußert, daß der Wunsch nach einer zeitgemäßen Verbesserung der Postbeförderung im Hamburger Hafen erfüllt werden würde, wenn dadurch keine Kosten entständen. In den Vereinen ist die Hoffnung ausgesprochen worden, daß die Post trotz der unvermeidlichen Kosten Verbesserungen einführen möge. Es sei doch zu bedenken, daß die Einnahmen der Post auch steigen würden, wenn man erst die Garantie habe, daß Postsachen, die an Bord adressiert seien, auch dorthin befördert würden. Auch die Versammlung war der Ansicht, daß man bisher nach Möglichkeit vermeiden müßte, Postsachen für den Hafen der Post zu übergeben, wenn man nicht die Aussicht haben wollte, die Postsachen sehr spät oder überhaupt nicht abgeliefert zu sehen. — Das Fahren von Kohlen für die russischen Kriegsschiffe hat bei verschiedenen Gelegenheiten Fragen gezeitigt, die zwar unter normalen Verhältnissen auch auftauchen können. Von berufener Seite wurde darauf hingewiesen, daß das Fahren dieser Kohlenladungen für die russischen Streitkräfte tatsächlich manches so außergewöhnliche Risiko mit sich bringe, daß man nur zustimmen könne, wenn die Frage aufgeworfen werde: ob der deutsche Schiffsoffizier, welcher willig dieses Kriegsrisiko im Auftrage seines Reeders auf sich genommen habe, bei seiner Rückkehr für seine treue Dienstbereitschaft, die dem Reeder reichen Gewinn gebracht habe, eine einwandfreie Anerkennung finden wird. Das sehr anerkennenswerte Vorgehen einiger kleiner Reedereien sei bisher schon bekannt geworden. — Auf der Tagesordnung stand »Der Verein und der Schiffsoffizier«. In Nr. 63 des Organs des Verbandes Deutscher Küstenschiffer greift ein Artikel unter der Überschrift »Die Herren Schiffsoffiziere in Nöten« den Verein und seinen Vorsitzenden, ganz besonders auch das publizistische Vereinsorgan an. Es wird der Vorwurf erhoben, man neige sich den Schulschiffen zu und achte die eigene Ausbildung, welche durch das Matrosenlogis führte, nicht mehr. Auch klingt aus dem Artikel heraus, daß es ein Unrecht sei, wenn der Verein danach strebe, die laut Gesetz seinen Mitgliedern zukommenden Stellen als Kapitän und Schiffsoffizier auf Schiffen in der Küstenfahrt für sich zu beanspruchen und nicht den Schiffern auf kleiner Fahrt abzutreten. Dieser Artikel aus dem »Küstenschiffer« wurde in der Besprechung mit herangezogen. Die Versammlung brachte folgende Ansicht zum Ausdruck: Der Verein schätzt nach wie vor die Schiffsoffiziere hoch, welche in der bisherigen Weise ihre Fahrzeit vor dem Maste abgefahren haben. Die Versammlung konstatiert, daß auch im Vereinsorgan diese Ansicht niemals verletzt ist. Wohl ist dort und auch im Verein den Schulschiffen das Wort geredet. Der Grund hierfür scheint einfach zu sein. Nachdem Schulschiffe und ähnliche Einrichtungen zahlreich geschaffen sind, werden Schiffsoffiziere im Übermaße produziert, was der schwerste Schaden sei, der diesem Stande überhaupt zugefügt werden könne. Der Verein sei nicht in der Lage, die Schulschiffe, die er nicht geschaffen habe, wieder verschwinden zu lassen. Die Schulschiffe und die bisherige Ausbildungsweise schaffen ein solches Übermaß von Schiffsoffizieren, daß in diesem Jahre schon 330 Schiffsoffiziere mehr aus den Navigationsschulen hervorgegangen seien, als im Jahre 1903. Dieser schweren Gefahr, in welcher niemand helfend dem Vereine zur Seite stehen werde, zu begegnen, scheint nur dadurch möglich, daß die Anforderungen an den Ausbildungsgang der Schiffsoffiziere bedeutend erschwert würden.

Büchersaal.

Meeresklänge von **Arnold Hellmann.** Lieder und Gedichte eines Seefahrers. Verlag von **Eckardt & Messtorff,** Hamburg. Preis Mk. 1,50.

Ein Seemann als Poet eine seltene Erscheinung. In diesem Buche tritt sie uns entgegen. Zeigt sich in einzelnen Liedern auch noch der Anfänger, so hören wir doch stets, auch an den schwächsten Stellen, die Stimme eines poetischen Gemüts. In allen seinen Schattierungen vom Sturm bis zur liebeerzeugenden Mondscheinnacht schildert Herr Hellmann das Seemannsleben. Seine Stärke liegt zweifellos in der Erfindung tragischer Ereignisse. Ein kleines Kabinetstück ist das mit »Kollision« überschriebene Gedicht. — Das Buch, das der Verfasser seinem früheren Lehrer, Herrn Dr. Niebour gewidmet hat, verdient weiteste Verbreitung in Seemannskreisen. Jeder wird dort einen Ton angeschlagen fühlen, der ihn besonders berührt.

Segelhandbuch für die Nordsee. Erster Teil, Viertes Heft **„Die Hoofden"**, herausgegeben vom **Reichs-Marine-Amt.** In Kommission bei Dieterich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1904; Preis geb. Mk. 3,—.

Das Buch, das nach den neuesten niederländischen und englischen Veröffentlichungen und Seekarten umgearbeitet und berichtigt worden ist, ist mit der Beschreibung der englischen Küste mit North Foreland und der belgischen Küste mit Ostende abgeschlossen worden.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Rückbeförderungsansprüche der Schiffsmannschaft.

Herr Kapt. G. Neumann, Mitglied des Stettiner Seeschiffer-Vereins, schreibt:

»Der § 59 der S.-O., sowohl in der ursprünglichen als auch in der jetzigen Fassung, ordnet die Rückbeförderungsansprüche des Schiffsmannes im Falle der Erkrankung oder Verletzung.

§ 60 stellt fest, unter welchen Umständen bei der Rückbeförderung an Stelle des Ausreisehafens ein anderer Hafen treten kann.

§ 61 in ursprünglicher wie auch in jetzt gültiger Fassung bestimmt, welche Heueransprüche dem Schiffsmanne im Falle der Erkrankung etc. zustehen.

§ 62 Abs. 1 lautet wörtlich: Auf den Schiffsmann, welcher die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung sich zugezogen oder *den Dienst ohne einen ihn nach § 74 dazu berechtigenden Grund verlassen hat,* finden die §§ 59, 60 und 61 keine Anwendung.

Es dürfte dies, umgekehrt gefolgert, doch wohl so viel heißen, daß für den Schiffsmann, welcher auf Grund der Bestimmungen des § 74 den Dienst verläßt, die erwähnten Bestimmungen der §§ 59, 60 und 61 (also bezüglich Rückbeförderung) Anwendung finden.

§ 74 führt bekanntlich 5 Fälle an, unter welchen der Schiffsmann seine Entlassung fordern kann.

Bei den unter Ziffer 1, 2 und 4 angeführten Gründen erscheint die Rückbeförderung gerechtfertigt, weil, sozusagen selbstverständlich; dagegen wird man bei Ziffer 3 schon stutzig und im Falle 5 frägt man sich unwillkürlich: »Kann dies der Gesetzgeber wirklich gewollt haben?« — Soll das Schiff wirklich verpflichtet sein, auch in diesem Falle, den Schiffsmann von irgend einem Hafen (vielleicht in Australien gelegen) zum Hafen der Ausreise zurück zu befördern? Nach den angezogenen Paragraphen scheint es so sein zu sollen, während sich andererseits das Rechtsempfinden gegen diese Auffassung sträubt. —

Hat der Gesetzgeber mit dieser Bestimmung auch dem wirtschaftlich schwächeren Teil die Gelegenheit zur Verbesserung seiner Lage geben wollen, so erscheint es doch sehr hart, wenn auch in diesem Falle das Schiff die unter Umständen sehr bedeutenden Kosten für Rückbeförderung tragen soll.

Die gestellten Vorbedingungen: geeigneter Ersatzmann, kein Aufenthalt für das Schiff, Genehmigung des Seemannsamtes (§ 77), können wohl in vielen Fällen als erfüllbar angenommen werden.

Von den folgenden Paragraphen der S.-O., welche sich noch mit dieser Materie beschäftigen, scheint einzig noch § 76 Abs. 2 in Frage zu kommen, nämlich: »In den Fällen § 74 Nr. 3—5 gebührt ihm (dem Schiffsmanne) nicht mehr wie die verdiente Heuer.«

Wenn dies nun an und für sich gelten soll, weshalb denn aber im § 62 den ausdrücklichen Hinweis auf §§ 59, 60 und 61, wie oben angeführt? Was ist nun richtig? —

Hat das Schiff für die Rückbeförderung Sorge zu tragen (§ 62 unter Hinweis auf §§ 59, 60 und 61 einerseits, und auf § 74 ohne Einschränkung andererseits) oder gebührt dem Schiffsmanne *nur allein* die verdiente Heuer bis zum Verlassen des Dienstes (§ 76 Abs. 2)?«

* * *

Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer hat in dankenswerter Weise die im Stettiner Schreiben nachgesuchte Rechtsauskunft wie folgt abgegeben:

»Wenn es im § 62 S.-O. heißt, daß die §§ 59—61 keine Anwendung auf den Schiffsmann finden, welcher den Dienst ohne einen ihn nach § 74 dazu berechtigenden Grund verlassen hat, so ist keineswegs umgekehrt daraus zu folgern, daß die Bestimmungen der §§ 59—61 auf alle Schiffsleute Anwendung finden, welche gemäß § 74 ihre Entlassung gefordert haben. Vielmehr setzt die Anwendung der §§ 59—61 stets eine Krankheit oder Verletzung voraus. Diese Bestimmungen handeln nur von den Folgen solcher Erkrankung oder Verletzung. Der Hinweis auf § 74 soll besagen, daß, wenn ein kranker oder verletzter Schiffsmann, der an sich die Rechte aus §§ 59—61 besitzt, den Dienst ungerechtfertigter Weise, d. h. ohne einen ihm nach § 74 berechtigenden Grund verläßt, die aus § 59 fge. sich ergebenden Rechte, also insbesondere die Heilbehandlung auf Kosten des Reeders und die freie Zurückbeförderung nicht beanspruchen kann. Welche Rechte dem Schiffsmanne zustehen, wenn er gemäß § 74 seine Entlassung fordert, ohne daß Krankheit oder Verletzung vorliegen, ergiebt sich aus § 76 S.-O. Darnach stehen einem solchen Schiffsmanne in den Fällen des § 74 No. 1 und 2 die Rechte gemäß § 72 S.-O., d. h. die Heuer für 1 Monat und die freie Zurückbeförderung zu. Dagegen gebührt ihm in den Fällen des § 74 No. 3—5 nicht mehr als die verdiente Heuer, und insbesondere hat er solchenfalls keinen Anspruch auf Zurückbeförderung.«

Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg an das Reichspostamt Berlin.

Nachdem wir uns mit anderen maßgebenden Vereinen in Hamburg in Verbindung gesetzt haben, gestatten wir uns, nochmals auf unser Gesuch vom 26. Februar 1904 ganz ergebenst zurückzukommen. Der »Bürgerverein Altstadt-Süderteil« und der »St. Pauli-Hafenverein«, beide in Hamburg, haben in ihren Versammlungen den Beschluß gefaßt, ebenfalls für eine Verbesserung der Postbeförderung im hiesigen Hafen eintreten zu wollen. Da inzwischen die Klagen über unzulängliche Bestellung von Postsachen an Bord nicht abgenommen haben, so gestatten wir uns ganz ergebenst, unsern in Folgendem ausgedrückten Wunsch zur geneigten Berücksichtigung nochmals zu unterbreiten.

Die Bestellung der Briefe, Pakete, Telegramme usw. an die Bewohner der im Hafen Hamburgs liegenden Schiffe hat mit der sehr großen Vergrößerung dieses Hafens nicht gleichen Schritt gehalten. Eine zuverlässige Bestellung der Postsachen, wie sie am Lande üblich ist, findet zum Nachteile aller Schiffsangestellten im Hamburger Hafen nicht statt. Nicht ein einziges Boot hat die Post für den großen Hamburger Hafen zur Verfügung, während die Post in Kiel z. B. deren mehrere unterhält, trotzdem dort kaum ein so dringendes und großes Bedürfnis vorliegen dürfte.

In vielen Fällen werden die Postsachen überhaupt nicht an Bord geliefert, sondern den Kontoren der Reedereien ausgehändigt, welche nicht in der Lage sind, dieselben pünktlich bestellen zu können.

Wir gestatten uns, aus dem uns zur Verfügung stehenden Material ein Beispiel heraus zu greifen, um, wie auch schon unter dem 20. April und 11. August, zu zeigen, daß unser Wunsch tatsächlich berechtigt ist.

Am 6. September, um 10 Uhr 55 Minuten vormittags wurde in *Hamburg* ein Telegramm an den Kapitän eines Dampfers im Kuhwärderhafen aufgegeben, welcher bereit zur Abfahrt lag. In dem Telegramme wurde dem Kapitän mitgeteilt, daß er um 1 Uhr erwartet würde. Aber erst um 4 Uhr nachmittags erhielt der Kapitän sein Telegramm, als das Schiff bereits den Hafen verlassen wollte, sodaß dadurch das ganze Telegramm zwecklos wurde.

Der Wunsch aller Beteiligten geht nun dahin, daß im Hamburger Hafen ein den Verhältnissen entsprechender Postdienst eingerichtet werde, welcher nicht nur einzelne, sondern *alle* Schiffe berücksichtigt.

Wir gestatten uns nochmals, im Anschluß hieran ganz ergebenst zu bemerken, daß wir selbst ev. in der Lage wären, unter gewissen Bedingungen ein schnellfahrendes Fahrzeug zur Bedienung der Kaiserlichen Post bereit zu halten.



